MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1943 MÁRCIUS 1. (VI. ÉVF. 5. SZÁM)



Dornier Do. 217.
ellenség felett



SCHUCHARDT és SCHÜTTE

BUDAPEST, VI., TERÉZ-KÖRÚT 46

TELEFON: 123-981, 112-907

Szabványos (DIN 879) befogószárral!

Lökés ellen védett erőátviteli szerkezet!

5 mm szabad löket!

Mutató-fékezés!

A drót-kiváltó kényelmes kezelést biztosít, kizárja a készülék hátrányos befolyásolását!

Fenti és mindenfajta, a legkényesebb igényeket is kielégítő, legnagyobb pontosságú CARL MAHR mérőműszerek kaphatók

VARTA







Gyártja:
TUDOR ACCUMULATORGYÁR RT.



MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM * BUDAPEST, 1943 MÁRCIUS 1

A BSE REPÜLŐ ELMÉLETI TANFOLYAMA MEGNYITÁSÁRÓL



Középen: Ember Sándor dr., a HMNRA elnöke, megnyitóbeszédet mond. Mellette báró Babarczy István ny. tanácsnok a BSzKRt h. vezérigazgatója



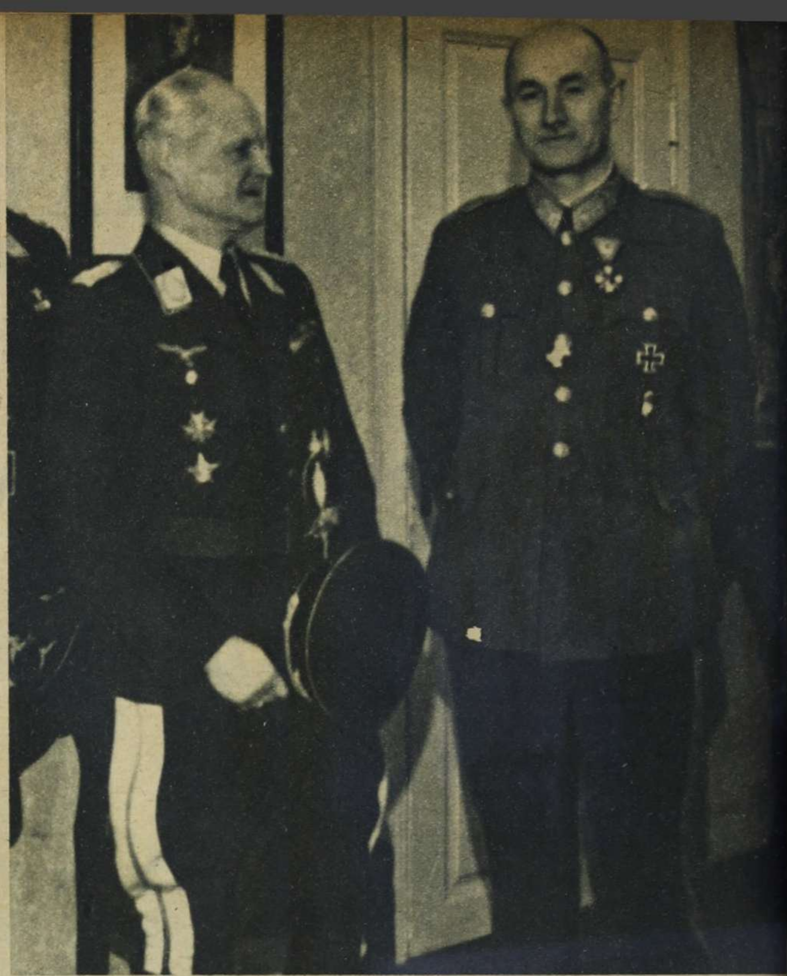
Az előadó est vendégei



A nagyszámú hallgatóság



Megérkezés a keleti pályaudvarra. Elől dr. Hippke Erich orvos-vezérezredes dr. Merényi Scholtz Gusztáv alezredessel



Vitéz Szombathelyi Ferenc vezérezredesnél, a honvédvezérkar főnökénél

Német repülőorvos vendégeink

A honvédelmi miniszternél: (balról jobbra) dr. Karl Heinz professzor, dr. Merényi Scholtz Gusztáv orvos-alezredes, vitéz Nagy Vilmos vezérezredes, Déry Kálmán alezredes, dr. Erich Hippke professzor, orvos-vezérezredes, Schultz zászlós, Arimond alezredes

LÉGIHÁBORÚ

1943 február 11-től február 24-ig

Göbbels nagyszabású propagandabeszédét, amelyben bejelentette a totális háború szükségszerűen súlyos intézkedéseit és mégegyszer rámutatott a bolsevista veszedelem méretei mellett arra, hogy egyedül a német véderő és a szövetségesek serege tud annak gátat vetni, népszavazásszerűen fejezte be a jelenlevő tízezrek elszánt és lelkes kiállása a háború minden erővel való folytatása mellett. A német nép minden áldozatot vállalva kitart a teljes győzelemig. A beszéd és annak német visszhangja a szövetséges, semleges és ellenséges külföldön is nagy hatást tett. Magában Németországban pedig megindult egy szervezési folyamat, minden munkaerő egybefogása a hadiipar számára és a különféle egyszerűsítési rendeletek után felszabaduló frontszolgálatra alkalmas tömegekből új hadseregek felállítása. A nők nagyobb számban való beállításával, hadifoglyok és külföldi munkások alkalmazásával a német ipar még nagyobb erőfeszítésekre képes és fedezni tudja a fokozott háborús hadianyagszükségletet. Göbbelsnek az a kijelentése, hogy a németség azt hitte, talán félkézzel is sikerülni fog a győzelmet kiharcolni, mutatja azt, hogy még milyen erőt tudnak kifejteni, ha mindent a háború szolgálatába állítanak. A szovjet elleni élet-halál harcban jelenleg a bolsevista csapatok a huszonöt év óta totális háborúra előkészített és átállított 180 milliós nagy birodalom ipari és embertartalékaira támaszkodva sikereket értek el. Ember és anyag kíméletlen feláldozásával eljutottak nagyjában addig a vonalig, ahonnan a tavaly nyári német és szövetséges támadás elindult. Az orosz tél viziakadályokat eltüntető többhónapos ereje lehetővé tette a nagyjában lapályos vidéken a mindenütt való mozgást és a természetes védőállások megkerülését. Hozzászámítva ehhez azt a tényt, hogy a szovjetkatona lényegesen igénytelenebb és a metsző hideghez, hóviharokhoz hozzászokott, sokkal inkább, mint a közép- és nyugateurópai harcos, érthető, hogy a szovjet elsősorban a télben bízott, ellenintézkedéseit arra támaszkodva tette meg. A tél végén vagyunk, ami az idén lényegesen gyengébb volt a tavalyinál. A szovjet támadások ereje talán a front déli szakaszán nagyjában véget is ért, nemcsak a tél, hanem az erős tengely ellenállás miatt is. Északabbra azonban még újabb rohamokra lehetünk elkészülve és ott a német hadvezetés néhány kiugró frontszakasz lerövidítésével az oroszok által nem zavarva, már keresztülhúzta részben a szovjet szándékait.

A 25 éves szovjethaderő ünneplése nemcsak otthon, hanem inkább a nagy demokrata szövetségeseknél minden elképzelést felülmult. A szovjet sikereinek túlzott magasztalásán csak Sztalin hadparancsának azok a propaganda célokat szolgáló adatai tettek túl, amit a német és szövetséges hadseregek állítólagos veszteségeiről adott ki. A szovjet közel ötmilliós halott, öt és félmilliós fogoly és nyolcmilliós sebesült veszteségéről hallgatott, ellenben annyi német katonát intézett el beszédében, hogy ezek szerint már nem lehetne kint senki, aki a szovjet támadásokat feltartóztatja. A szovjet hihetetlenül magas veszteségeinek kendőzésére kellett például a német repülőveszteségeket sokszorozni. Pedig ahhoz még angol és semleges megfigyelők szerint sem fér szó, hogy a német légierő 10-szer nagyobb veszteséget okozott a szovjetnek, mint amennyit ő elszenvedett. -A jelenlegi harcok utolsó heteiben is a német vadászok fölénye megsemmisítően

Re. 2001-es vadász- és csatarepülők sziciliai támaszpontjukon



Szicilia, az olasz „anyahajó”



Békés hangulat egyik hadirepülőtéren

Tuniszi repülőbázis

Míg északon még kegyetlen tél tombol,

délen már német harcigépek ezrei állították meg a szovjet támadást



Az égve lezuhanó Spitfire pilótája ejtőernyővel menti életét

érvényesült. A bevetett többezres gépszámú harcikötelékek a földi harcok gyujtópontjaiban napok óta oly eredményesen dolgoznak, hogy jelentősen segítik a földi csapatok védekezését és bénítják a szovjet támadás lendületét, sőt a támadás megindulását késleltetik több helyen.

A német légierő nagy kötelékeinek légioffenzívaszerű bevetése a keleti fronton meglepően hatott, mert ugyanakkor Afrikában is biztosítani tudja az angolszászokkal szemben a légifölényt. Az egyre erősödő földi ellenállás és az otthon háborús újjászervezése nem mutatnak semmi kimerülésre, se elkedvetlenedésre, mint azt az ellenséges hírverés terjeszti. Súlyos harcokban kell a szovjet téli előretörését megállítani és még nagy küzdelmekben kell a győzelemért harcolni. Hitler multkori üzenetében, amit legrégebbi fegyvertársaihoz intézett, rendíthetetlenül hisz a végső győzelemben és az új Európa kialakulásában, bejelenti az orosz támadásokra visszavágó katonai fordulat előkészítését.

Az ellenség párhuzamosan a szovjet támadásokkal, nagy propagandahadjáratot indított meg. A hazug és elferdített hírek minden változatával morzsolni próbálja az otthon és a front lelki ellenálló készségét. Egyik hírével ijeszt, a másikkal farizeus módon jótanácsokat ad. Az átmeneti sikereket véglegesnek hirdeti és a jövőt olyannak rajzolja, hogy a gyengék a mindenáron való békét kívánják és a háború továbbvitele tekintetében törést akar a vezetőkben és tömegekben is előidézni. Meghasonlást, csüggedést, mint 1918-ban. Már évek óta agyondicsérték és magasztalták a nagy demokrata államokat mérhetetlen gazdagságuk és ezért korlátokat nem ismerő lehetőségeik miatt, a szovjetet titokzatos ázsiai erejéért. Minden más érezze magát kisebb értékűnek, aki csak ezeknek a nagy világhatalmaknak útmutatásai szerint és kegyeiből élhet. A szegényebb, kisebb és nem az ő járószalagjaikon boldogulni, élni kívánó országok most megindult szabadságharca az ő szemükben olyan, mint egy indiai lázadás. Nagy fenyegetések hangzanak el Newyorktól Moszkváig, hogy jaj lesz a tengelynek és azoknak az államoknak, akik ezt a szörnyű háborút a világra zúdították. Mintha nem ők, az általuk okozott igazságtalan békék és a tekintélyállamok elleni gyűlölet robbantotta volna ki a mostani világégést, amelyik talán ez évben ért el csúcspontjára.

*

A szovjet arcvonalon a Ladoga-tótól egészen Orel vidékéig még állóharc folyik és mindenütt óriási veszteségek mellett omlik össze az orosz roham. A szovjet támadásait gyakran csatarepülőgépek támogatásával hajtja végre. Az északi szakaszon működő Trautlobb alezredes parancsnoksága alatt álló vadászrepülőezred a 3500-ik légigyőzelmet aratta, a Mölders nevét viselő vadászrepülőezred pedig 4500-ik ellenfelét tette le légiharcban, Philips százados 180-ik légigyőzelmét aratta. Jennewein törzsőrmester, a híres síbajnok, két nap alatt 16 ellenfelét lőtte le. Az utóbbi két hét alatt, mivel a szovjet csatarepülőgépekkel kísérletezett a középső és északi arcvonalon, a német repülők legkisebb veszteség mellett naponta átlag 35—48 orosz repülőt lőttek le.

Kiválóan működtek a német zuhanó bombázó osztagok a szovjet páncélosok, tartalékok, menetoszlopok és utánpótlás ellen. A tengelylégierő nagy fölénye és az újonnan bevetett földi csapatok a szovjetnek Kurksztól—Charkovtól nyugatra és nagyjában a tavalyi téli védővonal körzetében végrehajtott előretöréseit oly sikeresen utasították vissza, hogy itt már az arcvonal megszilárdulásáról lehet beszélni. A nagy előretörés, ami a német csapatok déli szárnyának felgöngyülítését célozta, meghiusult és a támadást végrehajtó szovjethadtestek megsemmisültek. A nagyobb támadások főleg az időjárás enyhülése miatt is tovább északra tolódnak el, ahol azonban a német csapatok felkészülten várják, a német légierő pedig hatékony közbelépésével gyengíti annak kezdeti erejét.

A magyar csapatok harcáról beszámolva, a vezérkari főnöki jelentés legutóbb a visszavonulási harcokat önfeláldozóan biztosító harckocsi és gépesített alakulatainkat dicsérte meg. Egyébként a honvédség arcvonaláról nincsenek újabb hírek. Az az arcvonalszakasz, ahol csapataink álltak, Kurszktól délnyugatra, megszilárdult. A szovjet legutóbbi két heti harcában körülbelül nyolcszáz páncélost és 500 repülőgépet vesztett. Megsemmisült több lövész- és csapathadosztálya és a Charkovtól délre bevetett lovashadtest is. A szovjethadsereg alapításának 25 éves jubileumára stratégiai eredményt nem tudott elérni. A német vezetést, elveket ügyesen utánzó szovjet hadvezetéssel szemben a területfeladással dolgozó mozgóvédelem megakadályozta a szovjet vezetést messzemenő céljainak elérésében. Csak részletsikereket ért el a bolsevista hadsereg olyan áron és akkora áldozattal, hogy azt már hosszabb ideig folytatni nem lehet. Az első tavaszi hónap küszöbén bizalommal nézünk a jövőbe és a bolsevizmus elleni küzdelem várható győzelmes fordulatában hiszünk.

B. T.

Egy sziciliai repülőtér kis kápolnája

CANT 2.506. gép őrjáraton a sziciliai partvidéken

Angolszász repülőipari gondok

Előző cikkünkben rámutattunk az amerikai repülőipari problémákra és azok okaira. A mindinkább növekvő igények, amelyeket egyrészt az U. S. A. saját hadvezetése, másrészt a szövetségeseknek szállítandó hadianyag a bérlet- és kölcsönszerződés értelmében támasztanak az amerikai hadiipar iránt, arra kényszerítik az Egyesült Államokat, hogy mindinkább életbevágóbb intézkedéseket léptessenek életbe. Főképpen a *repülőgépgyártás* és a *hajógyártás* érdekében történnek ezek az intézkedések, melyeknek teljesítményei még mindig nem kielégítőek, s melyeknek érdekében az utóbbi hónapokban egész sor más fontos hadianyaggyártást megszüntettek.

Roosevelt legutóbb kijelentette, hogy a folyó évben további hatmillió emberre van szükség a hadseregben és a hadiiparban, amit a rendelkezésre álló nem foglalkoztatott munkástartalékokból annyira igénybe vettek már, hogy csakis a kevésbbé fontos iparágak kilúgozására kerülhet sor. Ez természetesen megköveteli a polgári igények további megszorítását és a hadiipar vezetője, Donald Nelson már be is jelentette, hogy 1943 folyamán a használati cikkek további 20 százalékos csökkentésével kell számolni.

Brit példa alapján az amerikaiak is meg akarják kísérelni a polgári ipar összpontosítását, hogy ezáltal munkaerőt szabadítsanak fel a hadiipar számára. Ezzel a hadiipari hivatal egy külön csoportját bízták meg, de az egész terv még csak gyermekcipőiben áll. A nagyüzemekhez nemigen mernek hozzányúlni, mert félnek a nagytőke ellenállásától. Ezért most kísérletképpen egyelőre a kerékpár-, és kályhaiparra vetették magukat. Az Egyesült Államokban működésben lévő 12 nagy kerékpárgyár közül öszig tizet akarnak hadianyaggyártásra átállítani. A termelést akkor a két gyárra akarják összpontosítani és évi 120.000 kerékpár előállítására lefojtani. Egy évtizeddel ezelőtt a kerékpárokat Amerikában csak a gyermekek használták, de a háború előtt sporteszközként annyira divatba jött és megszaporodott, hogy az ipar 1933-ban már körülbelül 300.000 darabot hozott ki és mult évben a gyártás 1.8 millióra emelkedett. A kerékpár- és kályhaiparral való kísérlet csak első lépcsőt jelentene az átállításra és azután következne a tejipar és mezőgazdasági gépgyártás messzemenő koncentrációja. Egyes helyeken nyersanyaghiány miatt állami beavatkozás nélkül is bekövetkezett már a koncentráció, mint például az írógépiparban. Ez után a rövid jellemzés után nézzük a repülőipar eddigi teljesítményeit.

A svájci *Interavia*, az amerikai sajtó által és az azóta kiszivárgott egyéb hírek alapján az amerikai repülőgéptermelést 1942. évben a következő táblázat szerint ítéli meg:

Január	3.000	katonai repülőgép
Február		
Március	3.000	„ „
Április	3.000	„ „
Május	4.000	„ „
Június	4.000	„ „
Július	4.450	„ „
Augusztus	4.700	„ „
Szeptember	5.000	„ „
Október	5.000	„ „
November	5.000	„ „
December	5.000	„ „
Összesen:	49.150	katonai repülőgép

Az *Interavia* ehhez hozzáfűzött magyarázatában megjegyzi, hogy a hivatalos nyilatkozatokban hangsúlyozott »katonai repülőgépek« kifejezés igen nyujtható, tág fogalom: a könnyű és iskolarepülőgéptől kezdve minden osztályú repülőgépet magában foglalnak a vadász- és nehéz harci gépig bezárólag. Katonai repülőgépek azonban még nem hadigépek és például 1941-ben az amerikai gyártás 40%-a, vagyis körülbelül 1200 gép iskolagépet képviselt. 1942-re ennek a résznek 900 gépre való csökkenését jelentették, de további csökkenéssel semmiesetre sem lehet számolni, mert időközben a kiképzés az Egyesült Államokban, Kanadában és Nagy-Britanniában valószínűleg nőtt.

Az *Interavia* hangsúlyozza, hogy az utolsó három hónapban egységesen 5000 repülőgépben felvett termelésben lehetett valami változás, de ez biztosan nehezen állapítható meg: Roosevelt október 24-én helyesbítette 1942 január 6-án felállított programmját 60.000 repülőgéptermelést illetően arra, hogy az ehhez készenlétbe helyezett anyagot egyéb beépített repülőanyagra használták fel. Eszerint az 1942. évi 49.000 katonai repülőgép nagyobb súlyadatokat mutatna fel, mint ahogy azokat eredetileg tervezték. Ezt erősebb páncélossal, nehezebb fegyverzettel, vagy a nehéz harci- és szállítógépek nagyobbszámú beállításával lehet magyarázni.

Ezt bizonyos mértékig megerősíthetné O. Lyttelton angol repülőiparügyi miniszter 1942 novemberében Amerikában, ottani körútja alkalmával tett ama nyilatkozata, hogy *jövőben az amerikai gyártás a nehéz harcigépekre, az angol termelés pedig a vadászgépgyártásra fogja a súlyt helyezni.* A mostani gyártási politika azonban nincsen teljesen összhangban ezzel a kijelentéssel, mert brit jelentések szerint az angol négymotoros hosszútávú harcigépek (Short Stirling, Handly Page Halifay, Avro Lancaster) a hasonló szerkezetű amerikai gépekkel (Boeing B—17E, B—17F, »Flying Fortress« Consolidated B—24, »Liberator«) teljesen egyenrangúak, ha nem fölényben lévőek. Másrészt szakértők általában megállapítják, hogy az amerikai vadász együlésesekkel szemben — az arcvonalszolgálatban még ki nem próbált Lockheed P—38 és Republik P—47 kivételével — a brit, német, olasz és japán együlésesek fölényben vannak.

Az amerikai repülőipar tehát Roosevelt évi 60.000 repülőgépes termelési tervét nem tudta teljesíteni. Csak az


Curtiss-Wright C—46 szállítógép

1940 május 16-án megkövetelt évi 50.000 darabos termelésnek tudott eleget tenni, ami F. P. Wright akkori, előzetes kalkulációja szerint 800.000 főnyi munkáslétszámot igényelt. Ez a számvetés körülbelül egyezik P. Mc. Mutt 700.000 főnyi munkáslétszám jelentésével 1942 júliusában.

Ama kérdésére, hogy az amerikai repülőipar termelése hogyan fog alakulni 1943-ban az Interavia azzal felel, hogy Roosevelt 1943. évi programmja (125.000 katonai repülőgép) valószínűleg szintén nem lesz betartható. Nelson hadfelszerelési diktátor novemberben a termelés megkétszereződését igérte 1943-ra, ami kereken 100.000 repülőgép és ebből 75.000 hadigép. Ez is havonként átlagosan 6250 hadigép és kereken 2000 iskola, gyakorlati stb. gép, igen tekintélyes mennyisége. A hadigép fogalomnál ismételten rá kell mutatnunk a fokozott szállítógépszükségletre. Az eddigi igények szerint az 1943-as termelés 30%-át a többmotoros gépek fogják jelenteni.

Még egy érdekes nyersanyagkérdésre akarunk röviden rámutatni. Már egyik előző cikkünkben rámutattunk arra, hogy mind az amerikai, mind az angol repülőipar fém, főként aluminium nyersanyag hiány miatt újabban ismét rátért faszerkesztésű repülőgépek gyártására és ezekben figyelemreméltó eredményeket ért el. (Pl. a De Haviland, »Mosquito« gyorsbombázó.) Az aránylag sok faszerkesztésű repülőgéptípus kifejlesztése, amelyek most már az iskola típustól a nagy szállítótípusig terjednek, máris nehézségeket okoztak egyes fanemek beszerzésében. Az amerikai hadiipari hivatal ezért eladási zárlatot rendelt el bizonyos fafajtákra, ha csak nem szolgálnak kimondottan hadicélt a szállítások. (Pl. hajógyártás stb.) Így pl. a balsafát beviteli nehézségeit teljesen felfüggesztették és a mahagonit is zárolták. Az amerikai bútoripar bekapcsolása a repülőiparba időközben erősen folytatódott. Chikagó területében — az amerikai bútoripar főhelyén — 15 cég egyesült *»Chikagó War Wood Industriess Commitee«* cimen repülő hadfelszerelési rendelések átvételére. A fahiány miatt egyes cégek már pótanyagokkal is kísérleteznek. Így a Mc. Donell Airraft Corp. (St. Louis) kisérletet tett egy papirgyárral arra, hogy szárnyvégek és kormányfelületek nyomás- és hőkezelés útján műgyantával átitatott papirosból készüljenek. A kísérletek azt mutatták, hogy ezek a felületek az aluminiumból készülteket 40%-kal túlhaladják szilárdság tekintetében. További előny, hogy a síma papír felület nem igényel festést, könnyü megmunkálást és formakiképzést tesz lehetővé. Állítólag a jegesedéssel szemben is igen jól viselkedik. Az új anyag hadiértékét még nem lehet véglegesen megitélni, de beválása esetén el lehet képzelni, hogy mennyire növelni fogja az amúgyis súlyos háborús papírgyártási nehézségeket. Ez tehát nem képvisel teljes megoldást és mutatja az amerikai repülőipar nyersanyag nehézségeit.

Az amerikai kormány kitűzött célja: 1943 év végéig *az amerikai hadsereg számára (légierőt bezárólag) a 9,700.000 főnyi létszámot elérni*, tehát egy nagy hadsereget a szó szoros értelmében a földből kitaposni. Hogy egy ilyen programm kiképzést és felszerelést illetően ilyen hamar valóban megvalósítható-e, azt az amerikai szenátus egyik bizottság most tanulmányozza. A bizottság kérdést intézett a francia népfrontkormány hirhedt légügyi miniszteréhez, Pierre Cothoz tapasztalatait és nézetét illetően. Amennyire az eddigi hirekből megállapitható, Cot nem tartja lehetségesnek egy ekkora programm megvalósithatóságát a megállapított időszak alatt. Felfogását azzal indokolta, hogy a francia hadsereg és legénységi létszámát illetően annak idején túlságosan széles bázison állt ahhoz, hogy felszerelést illetően kielégíthető legyen. Franciaország a támadó 165 német hadosztállyal szemben 110 hadosztályt állíthatott ugyan harcba, de ezek felszerelése és gépesítése a francia ipar visszamaradása folytán össze sem volt hasonlítható a német felszereléssel. Ebben látja P. Cot a francia vereség főokát.

Természetesen P. Cot ismét megkísérli, hogy saját légügyi szervezetét még most is kedvező színben beállítsa: Franciaország a német támadás idejekor 2000 hadi repülőgéppel (?) rendelkezett, a németek 7000 hadigéplétszámával szemben. Ezen felül még kb. 5800 »katonai repülőgép« állott mint be nem vetett tartalék (valószínűleg be sem volt vethető!) készenlétben a francia vezetés számára. Minőség tekintetében a francia repülőanyag »csak 7%-kal« állt alatta a német anyagnak, de a francia repülőipar kapacitása — ezt Cot is beismeri — csak 25%-át tette ki a német repülőgéptermelésnek.

Ha Cot ilyen okfejtéssel kételkedik abban, hogy az USA korszerű nagy hadsereget állíthasson fel futólépésben, úgy feltételezi valószínűleg, hogy az amerikai repülőipar hasonló helyzetben van most mint annakidején a francia; ha a tekintélyes nehézségeket és késedelmezéseket tekintjük az amerikai hadiiparban, még akkor is kétséges, hogy éppen Cot van hivatva erre az ítéletre.

Egy francia forrás számvetése szerint jelenleg az amerikai haderő mintegy 750.000 embere áll tengerentúli szolgálatban. Ebből kb. 200.000 fő áll Angliában és Izlandon, 85.000 ember a Csendesóceán délnyugati részében, 95.000 ember a Panama-zónában, 75.000 ember Hawaiban és talán 120.000 ember Észak-Afrikában. A forrás rámutat a nagy tonnaszükségletre, amit ekkora expediciós hadseregek utánpótlásban igényelnek. Az amerikai légierő legénységi létszámát H. Arnold tábornok decemberben egymillió emberre tette, de kérdéses, hogy ebből mennyi a kiképzettek száma. Ez vonatkozik a repülésre is.

Mult év november 23-án hozták nyilvánosságra a *W. Churchill kormány tizedik átalakítását,* amely elsősorban az eddig pecsétőr, az alsóház kormányszóvivőjét és a szűkebb hadikormány tagját, *Sir Stafford Cripps-et* érintette. Sir Cripps minden különösebb indokolás nélkül és Churchillel folytatott levélváltása kapcsán letette minden eddigi tisztségét és átvette *a repülőipari minisztériumot.* A levélváltás szerint Sir Cripps kinevezése saját és országa szempontjából döntő jelentőségű. Másrészt azonban éppen néhány héttel előbb a brit légierő egyik legtehetségesebb embere, W. R. Freeman légi marsall került ennek a minisztériumnak az élére, tehát Cripps működése aligha lehet annyira döntő. Elődje I. J. Llewelin ezredes, mint a brit utánpótlás képviselője Washingtonba került áthelyezésre, úgy mint annakidején Lord Beaverbrook. Ez utóbbi volt az első repülőipari miniszter, melyet 1940 május 10-én éppen személyére alapitottak. Beaverbrook kivált, mert — ahogyan az Interavia híradásában gúnyosan megjegyezte — »egy nagy ujságírónak nem kell okvetlenül nagy szervezőnek lennie«. Utóda a minisztérium élén 1941 május 2-a óta I. C. T. Moore — Brabazon alezredes, öreg repülő és az angol 1. sz. pilótaigazolvány tulajdonosa volt, akit 1942 február 20-án hirtelen I. J. Llewelin váltott le, miután azt a könnyelműséget követte el, hogy kimondta azt, amit gondolt: »vörösök és barnák, a szövetséges szovjetek és az ellenséges nácik egyék fel egymást«. Erre az angol munkáspárt menten megbuktatta.

Sir Stafford Cripps főfeladata — sajtójelentések szerint — a repülőanyag — különösen a nehéz harcigépek — termelésének meggyorsítása, amely, minden eredmény mellett még nem kielégítő. Emellett elnöke az új repülőgéprádió fejlesztési bizottságának. Azonkívül alelnöke és helyettese a tengeralattjárók elleni harc fejlesztési bizottságának. Tehát igen sok oldalú az elfoglaltsága. Angliában Sir St. Crippset eddigi tudományos működése alapján alkalmasnak tartják új feladatainak ellátására. Hogy a valóságban hogyan fog mutatkozni működése különösen a repülőipar fejlődésében, az a jövő titka. A téli időszak folyamán mindenesetre számolni kellett további angol repülőipari létesítmények kiesésével, mert a német légitámadások ismét sűrűsödtek.

vitéz Szentnémedy Ferenc
ezredes

HALÁLMADÁR

Ott feküdtünk a kétmotoros »Halálmadár« mellett: a szerelő, aki »Fejenagy« gúnynvre hallgatott és én a »Harkály«-nak csúfolt rádiótávírász. Mi magunk ruháztuk fel egymást eme »becenevekkel« még ismeretségünk elején, mikor az örök ellenszenv, mely a rádió sok és a szerelők között dúl, minket is hatalmába kerített. Eleinte, míg tökéletesen meg nem ismertük egymást, gyakran volt közöttünk nézeteltérés, mindig azon vitatkozva, hogy ki a fontosabb személy a repülésnél: a rádiós vagy a szerelő. Mondanom sem kell, mindketten a saját nélkülözhetetlenségünket állítottuk körmünkszakadtáig s bizony minden vitának az lett a vége, hogy boxkesztyűket kértünk a sportszertárból igazunk megvédésére. Mivel ezeket a boxpárbajokat igen komolyan vettük, minden egyes ilyen becsületbeli ügy elintézése után — bajtársaink nagy derüjére — napokig véraláfutásos, kék-zöld foltokkal tarkított ábrázattal végeztük feladatunkat.

Az idők folyamán azután egymás mellé osztottak bennünket, hajózó társak lettünk s közös gépünk a »Halálmadár«. Ettől kezdve számtalan izgalmas kalandot, több életveszélyes élményt éltünk át együtt. A férfias megpróbáltatások megtanítottak minket arra, hogy egyikünk sem fontosabb a másiknál, hogy úgy a rádiósra, mint a szerelőre egyformán van szükség. Belátva ezt, lassan kölcsönös megbecsülés ébredt bennünk s a sok közös repülés, az egymásrautaltság igaz bajtársakká, idővel pedig legjobb barátokká kovácsolt minket, de egymásnak adományozott gúnynevünk továbbra is rajtunk maradt.

Most békés csendben heverésztünk kettesben, Debrecen repülőterén, mélyre szíva a friss széna és a vadvirágok édes illatát. Fölénk borult a szeptemberi ragyogó, csillagfényes kék égbolt. A fogyó Hold keskeny arlója erőlködve sugározta sápadt fényét a felhőtlen magasságból. Azaz mégsem volt teljesen felhőtlen az ég; a nyugati szemhatáron sötéten olvadt össze a földdel a menny boltozat. Időnként távoli égzengés tompa moraja hatolt el hozzánk. Nem hallottuk tisztán, határozottan, inkább csak sejtettük a nagynéha gyenge fénynyel felvillanó villámfény kísérő zenéjeként. Egyébként mély csend borult ránk, szellő sem rezdült. Az egyetlen hang, ami felverte a repülőtér alvó némaságát, a tücsökciripelés volt. Ez azonban inkább még békésebbé tette a csendet, mintsem zavarta volna. Majd állócsillag mozdult ki helyéből, elindult a megsemmisülés útján. Lángolva zuhant alá, rövid pályáján fényes tűzcsóva követte gyászkíséretként.

— Leesett egy csillag — törtem meg a csendet.

— Láttam — szólt röviden Fejenagy.

— Mire gondoltál? — kérdeztem kis idő mulva.

— Hogy nem lesz-e gyertya-slusszom? s te?

— Hogy nem lesz-e nagy légköröm?

Ismét reánk zuhant a csend. Fejenagy cigarettára gyujtott.

— Féltiz — olvasta le az időt a gyufa ellobbanó lángjánál.

— Akkor nemsokára készülődhetünk. Indulás 22.15-kor.

Pár perc mulva hangos vezényszavak hasogatták a mély csendet; a tábori fényszóró legénysége munkába állt, hozzáfogva a 10.000 gyertyafényerőt előállító generátorok üzembehelyezéséhez.

Fejenagy megmozdult. Nagy ásítás közepette feltápászkodott a puha gyepről, még egyet szippantott, azután eltaposta a cigarettavéget. Kéjesen nyujtóztatta öles termetét.

— Lemotorpróbázunk — űzte el véleg a csendet közelünkből.

Helyeslőleg bólintottam, felálltam és lassan, kényelmesen én is beöltöztem bőrruhámba. Nemsokára a szerelőkészültség tagjai is megjelentek s a »Halálmadár« motorjai egy-kettőre felmordultak. Figyelve a bemelegítést, csodálattal hallgattam a motorok dübörgő zenéjét.

— Az erő szimfóniája! — gondoltam rajongással.

Gondolatomból kikapcsolódott minden, ami nem tartozott a repüléshez. Türelmetlenül vártam két pilótánk megérkezését a városból, hogy megbeszélhessük a repülés részleteit. Az előttem álló feladatok lefoglalták elmémet, minden idegszálamat, az élet egyéb gondjaiból, bajaiból ilyenkor mindig tökéletesen felszabadulok.

A kipufogócsőből előtörő lángnyelveivel, mérgesfüstű tüzet okádó mesebeli sárkányként tombolt előttem harsogó motorjaival a húszmázsás »Halálmadár«. Nevére alaposan rászolgált, vele repülni mindig komoly veszélyt jelentett. Vagy a futómüve nem nyilt ki, vagy szeleprúgótörés következtében valamelyik motorja fenyegetett leállással, máskor pedig a generátor ázott be éppen olyankor, mikor a legnagyobb szükség lett volna a rádióirányításra, stb. Alattomos támadásai biztonságunk, életünk ellen, lassan babonás félelmet keltett egyes hajózóban. Ha lehetett, kerülték a vele való repülést.

— Halálmadár!... milyen meglepetést tartogatsz ma számunkra? — kérdeztem a vészmadarat minden babonás rettegés nélkül, mert én szerettem a veszélyt csakúgy, mint Fejenagy. Nekünk mindig örömünk telik előre nem várt veszedelmek leküzdésében.

A motorpróba »jó« eredménnyel befejeződött, Fejenagy kikapcsolt. »Halálmadár« magasra tartott orral, néma gőggel nézett el fejem felett. Titokzatos tekintetét az élénken sziporkázó csillagok felé emelte, mintha kutatná: mi van számunkra ott megírva s hogy milyen szerep esik rá, mint sorsunk érzésnélküli eszközére.

Közben pilótáink megérkeztek; egy oktató százados és egy fiatal szakaszvezető, kinek ez volt az első éjszakai »vakonvándor« útja. A légvédelemnek bejelentettük az indulás idejét, majd rövid megbeszélés után beszálltunk a gépbe. Gyors indítás után a féktuskók elkerül tek a kerekek elől s »Halálmadár« hátat fordítva a fényszórónak, belevágtatott velünk a sötét koraéjszakába.

A repülőtér fényei hamar elmaradtak mögöttünk. Szép, egyenletes, utazótempóban suhantunk ismeretlen sorsunk felé. Két perccel indulásunk után bejelentkeztem Budapestnek.

MHR JE = QAD — 22.15 QAB HAM + (Jó estét uram! = Elindultunk Debrecenből 22.15-kor, útban vagyunk Bp. felé.)

A földi távirász nyugtázta bejelentkezésemet, majd a titkos ismertetőjeleket kérte. Igazoltam magam, majd, mivel egyelőre más munkám még nem volt, körülnéztem a gép belsejében.

Fejenagy a lövésztorony fenekén szöszmötölt. Nagy feje már most álmosan billegett vastag bikanyakán, amint a motortakarókból és a beakasztóernyőből kényelmes fekvőhelyet igyekezett magának készíteni. Fejenagy általában mindig álmos, légiutaink felét legtöbbnyire átalussza. Most megvártam, amíg kényelmesen elhelyezkedett kis »fészkében«, összegömbölyödve, mint egy nagy, kerek »emmentháli« s mikor gondoltam, hogy már erős félálomban lehet, megráztam a lábát.

— Na... na... !?... — emelte fel álmos fejét.

Arcába világítottam steck-lámpámmal.

— Mi van? — kérdezte hunyorgatva az erős fényben.

— Csak azt akarom mondani, — hajoltam közel bőrsapkás fejéhez — hogy nyugodtan alhatsz, ne félj, nem hagylak felkölteni!

E vicc, bár régi már, mindig eléri a remélt hatást. Ennek eredményeként gumicsizmás lába veszedelmes gyorsasággal közeledett gyomrom felé, mire villámsebesen visszahúzódtam birodalmamba: a rádiótérbe. Szerelőnk mérgesen átfordult a másik oldalára s ha lehet, még jobban összehúzta magát.

— Na, ez sem ébred fel már hazáig — gondoltam kissé irigykedve.

Dolgom még nem lévén, engem is elfogott az álmosság. QRL CCA 10 min + (kb. 10 percig el leszek foglalva) — küldtem egy rádiógrammot a föld felé, azután vevőmmel ráhallgattam Bp. I.-re. Édes-bús cigányzene csendült fel hallgatómban, pesti, dunaparti hangulatot ébresztettek a gyönyörű melódiák.

Fényeinket leoltva repültünk, a sötétség gépünket is birtokába vette. Csupán a műszerek foszforeszkáltak élénken pilótáink előtt, míg a rádiótérben egy kékfényű, apró égő hadakozott kevés sikerrel a sötöétséggel. Felálltam az alacsony ülésről és kitekintettem a éjszakába, le a feketén tátongó mélységbe. Feneketlennek látszott ez a mélység, sehol egy árva fénypont, sehol egy földrajzi támpont, repülésünkben most kizárólag a műszerekre és a rádióra voltunk utalva. Tökéletes, igazi vakrepülést végeztünk. Minden simán ment, mint ahogy kiszámítottuk. semmi előre nem látott zavar s mivel a bemosolygó csillagokon kívül (a Hold végleg elfogyott) nem gyönyörködhettem a máskor örökké változó tájképekben, utunk részemről kezdett egyhangú lenni.

Nem úgy elől. Oktató pilótánk élénken magyarázott, egy pillanatra bekapcsolta a műszervilágítást és a mesterséges horizont elé papírlap került. Sima, nyugodt repülésünk ezzel meg is szűnt. Gépünk hol jobbra, majd balra dőlt be erősen, a dőlésmérő lapátja megkergült metronom ingájaként mozgott. A magasságtartással is állandóan baj volt. A kormányt tartó előrenyujtott karok a huzamosabb idejű távrepülésnél lassan megmerevedtek, elfáradtak és alig észrevehetően, egyenletes lassúsággal húzták a rudat hasra. Az oktató időnként durva kormánymozdulattal figyelmeztette a növendéket az állandó emelkedésre.

Harminc percig repültünk, feleúton lehettünk, Pély után valamivel a Jászság következett alattunk, mikor hirtelen elszabadult a pokol. QDM-et adtam előre, mely 10 fokkal több volt repülési irányunknál. Oktató pilótánk a tájránytű tárcsáját kétszer átforgatva azonnal helyesbíteni akart, de mikor elengedte a kis forgattyút — nagy meglepetésünkre — a tárcsa sebesen visszaforgott előbbi helyzetébe.

— Hát ezzel mi van? — hökkent meg századosunk.

Ismét átforgatta a tárcsát, de az makacsul megint visszapörgött.

— Szólj a szerelőnek! — kiáltott ekkor hátrafordulva.

Feleletképpen Fejenagy alvó alakjára szórtam steck-lámpán fényét.

A két pilóta összemosolygott, akkor még nem tudtam miért, azután fejemet hirtelen hatalmas ütés érte. Mintha az ég szakadt volna rám! Pedig csupán gépünket nyomták meg, mely a gyors süllyedés miatt kiszaladt lábam alól s fejemet bevertem egy keresztmerevítőbe. Szerelőnk súlyát vesztve, lebegett az ülésnélküli lövésztorony fekete torkának közelében. Ez a veszedelmes testhelyzet azonban csak rövid másodperctöredékekig tartott, »Halálmadár« meredeken felszökkent s mi, különösen Fejenagy, hangos nyekkenéssel vágódtunk a törzsfenékhez.

— Ébresztő! — kiáltottam szerelőnk felé félig nevetve, félig dühösen, fejemen az ütés helyét tapogatva. — Százados úrhoz!

— Kezdődik már! — morogta vésztjóslóan Fejenagy, mikor értesült a hibáról, majd kesztyűtlen kézzel hozzáfogott a gép farokrészében beépített iránytűházhoz vezető flexibilis tengely végigtapogatásához.

Rá akartam szólni, hogy ne legyen babonás, de abban a pillanatban Bp. hívott.

TTT de HAM = 22.50 QBI QBI + (22.50-től Bp.-en ködleszállási utasítások léptek életbe!)

Nem akartam hinni fülemnek, mert az alig tíz perce kapott részletes időjárásjelentés még egészen jó időt jelzett. HAM folytatta adását.

QBA 600 mtr QBB 100 mtr QAN csend QFE 999.7 mb + (Vízszintes látás 600 m, felhőalap magasság 100 m, talajon szélcsend, légnyomás a repülőtér szintje felett 999.7 milibar.)

Alig emeltem fel ceruzámat, Fejenagy furakodott mellettem előre. Megtalálta a hibát; a földfúrózsák bekötőspárgája rácsavarodott a tengelyre és megfeszülve, megakadályozta annak forgását. Nagy öröm fogadta bejelentését, mert vakrepülést tájránytű nélkül el sem lehet képzelni.

Fejenagy arca ragyogott a büszkeségtől.

— Na, te vén hullámkeverő!... Te is csinálhatnál már valamit! — »súgta« fülembe.

Válaszként orra elé tartottam az időjelentést. Éleset füttyentett.

— Na, legalább most kedvedre kipácsolhatod magad!

Pilótáink között még tartott az öröm, de csak addig, míg az időjelentés oda is el nem jutott. A fiatal szkv. arcán — a »Pilóta 1«-ben ült — felhő suhant át. Még csak növendék volt a műszerrepülésben és kevés »ZZ« gyakorlattal rendelkezett, — az éjszakai ködleszállás pedig nem gyerekjáték! Parancsnokunk mindezt tudva, helycserére szólította fel. E művelet a szűk hely miatt nagyon körülményes volt. Összeakaszkodtak kezek, lábak s a baj meg is történt. A szkv. hócipőjének csattja beleakadt a kabintető joboldali zárjába. Egy kattanás; a lebiztosított zár felpattant és a kabintető jobboldalt felnyitható részét éles reccsenéssel letépte a légáramlat. A motorhang elemi erővel tört be. Jegyzetem lapjai szárnyaló fehér galambseregként repdestek a hirtelen kerekedett nagyerejű léghuzatban.

De még fel sem ocsudhattunk az első meglepetésből, máris újabb kellemetlenség várt reánk. Eső-felhőn kellett keresztültörnünk. Villámrecsegés ugyan nem zavart a rádiózásban, a felhő nem volt túltelítve elektromossággal, de az eső vadul vert be elől a tetőnélküli pilótafülkébe és hátul a lövésztorony nyílásán. Egy keveset kaptam belőle én is. Fejenagy a lövésztorony fenekéről a beljebb eső, valamivel védettebb szerelőülésbe menekült a bespriccelő víz elől.

Ekkor már csak 15 percre voltunk Budapesttől. Át akartam térni tetőantennára, szerelőnk segített felcsévélni az uszályt. Az antennakapcsolót átkapcsolva, hangolni akartam, de Ampermérő műszerem mutatója meg sem mozdult. Leellenőriztem a biztosítékokat; mind jók voltak. Lámpám fényét ezután végigfuttattam a kábeleken, csavaros dugókon, csatlakozó sarukon; mindent rendben találtam. Hirtelen eszembe ötlött valami. Fejenagyot nagy óbégatások közepette rávettem, hogy nézze meg a tetőantennát. Nagynehezen bekötötte magát és fókuszlámpáját felkattintva, kiemelkedett a lövésztoronyból. Félpercbe sem telt, tátogva, csuromvizesen begörnyedt elém, jobbkezével behúzva egy szál dróthuzalt.

— Mit csináltál?!... Mi történt?!... — kiabáltam tele torokkal.

— Elszakadt!... eltépte a kabintető!

— Azt látom, de veled!... csupa vér vagy!

Meghökkent.

— Eh, csak piros zsír!... — intett megnyugtatólag. Most mi lesz? — dugta ismét orrom elé az elszakadt antennahuzalt.

— Igen, mi lesz most? — tettem fel én is a kérdést magamban, de azután biztatóan mosolyogtam és játékosan megcsíptem a tájránytű hibakeresésekor piros kenőzsírral összemaszatolt arcát.

— Nyugalom, pajtás!...

A tetőantennát megjavítani kizárt dolog lett volna. Ilyesmi csak a »bravurfilm«-ek műtermi felvételein lehetséges. Ha hevederekkel esetleg tudtam volna is magam biztosítani a lesodrás ellen és kimásztam volna a gép törzsére, az orkánszerű fagyos légáramlat kezemet egy pillanat alatt megdermesztette volna. Nem volt más megoldás, ismét le kellett engednem az uszályt. A földi távirász már türelmetlenül keresett, nem tudhatta, miért tart olyan sokáig az áthangolás. Megzavartam »V« sorozatát és közöltem a helyzetet. Belenyugodva a változhatatlanba, megegyeztünk, hogy — felelősség nélkül — uszállyal fogjuk levezetni a ködleszállást.

Természetesen parancsnokunkat is értesítettem a dolgok ilyirányú alakulásáról. Haja égnek állt az enyémmel együtt; ZZ uszállyal! Micsoda eltérítések lesznek itt majd!

A percek gyorsan multak, végre kibuktunk az esőből, majd mérés mérést követett s elértük a várost elborító alacsony felhőt. Közben uszályom felét fel kellett csévélnem, hogy kimenő energiám csökkenjen; u. i. a nagy hangerő miatt az iránymérő nem kapott minimumot. Aztán felhangzott az MM E motorját hallom keletről, majd a QFG (reptér felett van). Tág pupillával ostromoltuk alattunk a feketeséget és bár a repülőtér összes fényeit kigyujtattuk, nem láttunk belőle mást, csupán igen halvány tejszerű és bíboros derengést. Szűksugarú forduló és már rajta is voltunk a kirepülési vonalon. 700 m-es magasságunkból szabályos süllyedésbe fogtunk. Azután percenként jöttek a QTE-k. De micsoda QTE-k! 88 fok helyett az első 92 volt, a második 84, majd ismét 92 s az utolsó 86. Forduló után rövid fohászt küldtem az ég felé, de a QDM-ek közötti különbségek talán még nagyobbak voltak a QTE-eknél. Éreztem, amint gépünk a 8 QDM nyomán 8 ízben, éles szögben változtatva irányát, cikk-cakkban repül a cél felé. A »zacc« sűrűbb volt előttük, mint gondoltuk. A fények még mindig nem látszottak tisztán. Csak a csoda menthet meg bennünket! — gondoltam az MM E ismételt elhangzása után. Ez volt életem leghosszabb perce, a másodpercek óráknak tűntek, pattanásig feszült idegekkel vártam a megváltó »ZZ« jelet. A határfényeket és a fényszórót végre láttam ködösen közeledni, most... most...

— JJ!

— Tovább! — ordítottam előre megszállottként.

— A gázkarok felett tartott marok lecsapott, a motorok belebőgtek s felgyorsuló sebességgel a magasba törtünk.

— Rossz volt az irány! Leszállás esetén belerohantunk volna a hangárok előtt lerögzített gépekbe — írtam a »Printator«-tömbre az iránymérő közlését.

— Az eltérések felét fogom csak helyesbíteni — volt a válasz pilótánk részéről.

Nyugalmából erőt merítve, Fejenagyra mosolyogtam. Ő egykedvűen ült a szerelőülésben, de lázasan csillogó szemekkel követte munkámat. Hogy nem volt teljesen nyugodt, elárulta ébrenlétével

(Folytatása a 29. oldalon)



SZÁLLÍTÓREPÜLÉS SIKLÓGÉPEKKEL

Egyik legérdekesebb probléma ma a légi úton való szállítás ügye. A svájci nemzetközi Interavia sajtószolgálat, valamint részben közleményeinek nyomán az olasz és svéd sajtó utóbbi időben egyre többet foglalkozik a szállító siklógépek kérdéseivel. A szállítórepülés eme új és rendkívül használható ágáról a Magyar Szárnyak is megemlékezett két évvel ezelőtt. Most ismét érdemesnek tartjuk, hogy a nyilvánosságra jutott külföldi — javarészt meg nem erősített — hírek alapján összefoglaló közleményt hozzunk.

A siklórepülőgép szállítási célokra való felhasználása a német légierők hadvezetőségének érdeme. A légiszállítás e gazdaságos és olcsó módszere a sikló- és vitorlázórepülés hazájában bizonyára már jóval a háború előtt felmerült illetékes körök terveiben. A terv csakhamar meg is valósult, s már 1938 nyarán egy Németországban járt angol repülő-ujságíró a Gotha-gyárban hatalmas, szállító siklógépeket látott, bár a gépek valódi feladatkörét természetesen nem közölték vele.

Az új világháború első fejezetei még a katonai siklórepülőgép nélkül játszódtak le. Néhány ellenőrizhetetlen hír szerint ugyan a német csapatok a norvég hadjárat folyamán máris kipróbálták e gépeket és ekkor kerültek ezek közvetlen érintkezésbe az angolszászokkal.

A szállító siklógépek első igazi erőpróbája a krétai hadjárat lett. A Junkers 52-esek végeláthatatlan sora húzta maga után a motornélküli siklógépeket a tenger felett és a szállítógépek egymásután ontották belsejükből a légi gyalogságot, az utánpótlást.

Azóta az afrikai hadjárat folyamán is egyre nagyobb mértékben állította a német utánpótlás szolgálatába a siklógépeket. Nem csupán embereket és hadianyagot, de szállítógépkocsikat és könnyebb harckocsikat is vittek az előretolt repülőterekre a siklógépek.

A siklógépekkel való szállítás lehetőségei szinte korlátlanok. Nem csupán katonai, de polgári célokra is könnyen alkalmazhatók e gépek s a háború után a légiforgalom és a légipostaszállítás terén igen jelentős szerephez juthatnak e gépek.

A fontosabb műszaki problémák.

A legfontosabb talán a legkedvezőbb vontatási sebesség megállapítása. Tudvalevő ugyanis, hogy a vontatáshoz szükséges teljesítmény a sebesség köbével növekszik. Ha tehát az adott vontatógép 100 km/óra sebességgel 8 siklógépes vontatmányt húzhat, akkor ugyane gép 200 km/óra sebességgel csupán egyetlen siklógépet vontathat.

Meg kell tehát határozni az egész vontatmány együttesére a legkedvezőbb vontatási sebességet, ahol a vontatógép motorteljesítményének kihasználása a legjobb.

Ugyanígy pontosan meghatározandó a vontatás módja is. Az egyes gépek között a kialakult gyakorlat szerint 100 méteres távközök vannak. A vontatógép iránymükiképzése határozza meg, hogy egy vagy két sorban húzza-e a vontatógép a vontatottakat.

A gép műszaki felépítése nem jár nagyobb nehézségekkel. Kifejezetten siklógépről lévén szó, a szokásos szerkesztői gyakorlat szerint járnak el.

Egy kis összehasonlítás.

Egy korszerű együléses vitorlázógép üres súlya általában 140 kg körül jár, a gép hasznos terhe mintegy 100 kg, tehát átlagértékként vehetünk 240 kg-os repülősúlyt.

Vegyük a légi úton szállított katona súlyát 70 kg-nak, felszerelését 30 kg-nak, tehát egy-egy katona »repülősúlyát« 100 kg-nak. Ha a siklógép 20 embert visz, hasznos terhe eszerint 20×100 kg, vagyis 2000 kg. Ezzel szemben a gép üres súlya csak kb. 1000 kg. Míg tehát egy 20 embert szállító motorosgép repülősúlya mintegy 10 tonna, a siklógépé csupán 3 tonna.

Még kedvezőbb az összehasonlítás, ha a gépek gyártási költségeit is figyelembe vesszük. A siklógép, mely faépítésű és egyszerűbb szerkezete folytán sokszorta gyorsabban is gyártható, legfeljebb 40—50.000 pengőbe kerül. A megfelelő nagyságú, húszszemélyes szállítógép ára viszont legkevesebb 500.000 pengő, vagyis a siklógép árának legalább tízszerese. Egyetlen szállított katonára tehát

a motorosgépen

350 kg gépsúly
25.000 P gyártási költség

a siklógépen

50 kg gépsúly
2500 P gyártási költség esik.

A vontatmány aerodinamikája.

A vontatógép a vontatottakkal együtt teljesen egyetlen aerodinamikai egységnek vehető. A nagy felületi terhelésű vontatóhoz hozzákapcsolva a kis felületi terhelésű siklógépeket az együttes felületi terhelése természetesen alaposan lecsökken. Ugyanakkor nagyban megnő a vontatmány teljesítményterhelése.

A »légivonat« aerodinamikai egyensúlyi feltételei tehát a következő egyenletekből adódnak:

1. Nm = N vontató, vagyis az egész vontatmány vontatóteljesítménye a motorosgép motorjainak teljesítménye.

2. F összes = F M + sikló, vagyis a vontatmány felhajtóereje a vontató és a vontatottak felhajtóerejének összege.

Az együttes felületi terhelése tehát alaposan lecsökkent.

3. E ö = E vontató, vagyis a vontatóteljesítményből adódó húzóerő egyenlő a motoros és a siklógépek ellenállásának összegével.

Legyen például a v=150 km/óra sebességnél a gép siklószáma 15. Ekkor a 3000 kg súlyú siklógép ellenállása 3000 : 15 = 200 kg. Négy gépből álló légivonat esetében az első gépnek a vontatóhoz kapcsolt kábelében 800 kg húzóerő keletkezik, míg a gép végén a második géphez kapcsolódó huzalban már csak 600 kg erő adódik át.

A Ju. 52. mint vontatógép.

»Légimozdony« szerepkörben a Junkers Ju. 52. eredeti formájában csak kisebb teljesítménnyel lenne alkalmas. Ezért a gépet meg kell könnyíteni. A Ju. 52-ből épített Ju. 252. gépen pl. kettős, osztott oldalkormány van.

A Ju. 52-ből csökkentett hasznos teherrel és kisebb üzemanyagmennyiséggel kiváló vontatógép alakul.

A hadviselő államok siklógépei.

A német légihaderő már igen régen tartja szolgálatban a siklógépet. A rendkívül nagy számban kiképzett sikló- és vitorlázórepülők minden különösebb átképzés nélkül alkalmasak e gépek vezetésére. A krétai és afrikai tapasztalatokon okulva (legutoljára Tunisz megszállásakor tapasztalhatták angolszász részről a siklógépek használhatóságát) Anglia és az Egyesült Államok is nagyobb sorozatban rendelt meg siklógépeket szállítószolgálatra. Hasonló természetű olasz intézkedésről nem tudunk, hasonlóképp Japán ezirányú kísérleteiről sem szivárgott ki semmi. A több egység együttes vontatását tulajdonkép Oroszországban kísérletezték ki először, ahol húsz gépet is vontattak egy vontatmányban. Ennek ellenére nem tudunk arról, hogy szállító sikló-

gépeket vetettek volna harcba szovjet-orosz részről.

Németország az élen.

A világ első ilyenirányú kísérletei a német vitorlázórepülő kísérleti intézet (DFS) nevéhez fűződnek. Az intézet szerkesztési osztályán működő világszerte ismert Jacobs mérnök tervezte az először harcbavetett, DFS 230. A. 1. jelű gépet. Mivel maga az intézet gyártással nem foglalkozik, több más, elsősorban faépítésű gépek készítésével foglalkozó gyár vette át a licenciát és készíti nagy sorozatban. Az igen fejlett német vitorlázórepülőiparnak e téren nagy feladatok jutottak.

A DFS 230. A. 1. szárnyszélessége körülbelül 23 méter, a törzshossza 12 méter. A rendkívül kis törzshosszak a motor hiányából adódnak. A gép üres súlya 800 kg, repülősúlya 2200 kg. Nyolc-tíz teljesen felszerelt katonát vihet, tűzgépeivel együtt. Szárnyfelülete hozzávetőlegesen 48 négyzetméter és így a gép felületi terhelése 46 kg/m²-nek adódik, ez pedig körülbelül 70 km/óra leszálló sebességet eredményez. A nagyobb felületi terhelésre a minél nagyobb kedvező vontatási sebesség eléréséro van szükség. A gép ma már a világon általánosan elismert s kiválósága nagy segítségére volt a német hadsereg utánpótló szolgálatának.

Az aránylag kisebb DFS-gép mellett megtaláljuk a nagy Gotha 242. szállító siklógépet is, amelynek első példányát már 1938-ban kipróbálták.

Ez a gép 23 embert szállíthat s ennek megfelelően szárnyszélessége is jóval nagyobb, 30 méter felett van. Hasznos terhelése meghaladja a négy tonnát, repülősúlya 30.000 kg. A DFS-gépnél jóval nagyobb mértékben használták az utóbbi idők hadműveleteiben. A gép érdekessége, hogy a szárny- és iránymű a törzstől teljesen különálló egészet alkot. A rendkívül tágas törzsben könnyen elhelyezhető egy gépkocsi is. A törzs végében géppuskaállás is van. Eddig még hitelesen nem ellenőrzött hírek szerint a német légihaderő e gépeivel, az öblös törzs megfelelő módosításával, kisebb harckocsikat és felderítő páncélgépkocsikat is lehet szállítani.

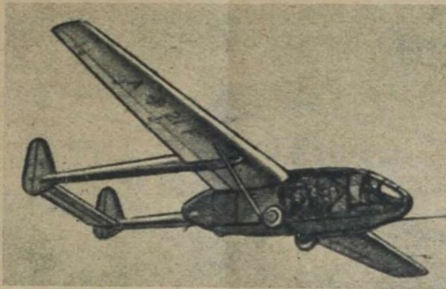
A kisebb DFS és a nagyobb Gotha-gép a német légihaderőben igen jól beváltak.

Angolszász utánzatok.

A német példa keserű tapasztalatait lenyelve és ezen okulva, az angolszászok is nekiláttak hátrányuk pótlásának és hosszas kísérletezés után több gépre sorozatrendeléseket adtak ki.

Angliában a General Aviation Co. »Hotspur« nevű gépe volt az első ilyen sikló-szállítógép. A kétségkívül tetszetős formájú, aerodinamikailag igen tökéletes középfedelű gép 6—10 embernek ad helyet. Éppen aerodinamikai tökéletessége következtében azonban jobb teljesítménye nehezebb repülhetőséget is von maga után és így nem bízható B-vizsgás motornélküli repülőkre, mint ahogyan ez a német gépekkel nyugodtan megtehető, sőt ezek tervezésénél eleve erre voltak tekintettel.

Ujabban az Airspeed Horsa is szolgálatba állt. Ez már inkább megfelel a német példáknak. Érdekessége tricikli-



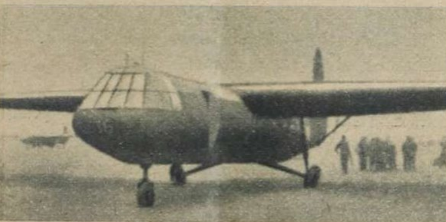
A Gotha szállítógép

futóműve. Ez is 8—10 embert szállít. Faépítésű. A faépítésű gépek gyártásában az Airspeed cégnek különösen nagy gyakorlata van, valószínű, hogy még több más nagyobb angol céget is bevontak a gyártási programmba.

Egy érdekes angol terv a Shackleton-féle 20 személyes szállító-sikló. Tervezője az egyik legötletesebb angol repülőmérnök (aki saját nyilatkozata szerint az első ilyen német gépek feltűnésekor legszívesebben hátbavágta volna saját magát, hogy ez nem jutott eszébe!). A



A G. A. Hotspur



Az Airspeed „Horsa"

gép üres súlya 1090 kg, repülősúlya 3150 kg, vagyis hasznos terhe 2060 kg. A szárny felülete 69 m² .A gép felületi terhelése 45.6 kg/m².

Az *USA* két — eddig ismeretlen — cégnek adott nagyobb rendelést. A kisebb, 12 személyes gépet az Allied Aviation Corp. gyártja Baltimoreban. A szárnyszélesség 27 méter, a gép repülősúlya 2970 kg. A nagyobb gépet a Snead and Co. gyártja a Virginia állambeli Orangeban. Ez 24 személy szállítására alkalmas, szárnyszélessége 33.50 m és repülősúlya 5400 kg. Az Allied S-12 gép a Douglas DC-3. gépre hasonlít kissé törzse alakjában. Kérdéses, hogy e gép elismerten rossz repülőtulajdonságait is örökölte-e?

A gép repülőtulajdonságai.

Mint már előbb is említettük, a siklógép (tehát nem vitorlázó, hanem csakis siklógép!) repülőtulajdonságainak igen jónak kell lenniök. Igy B-vizsgás siklórepülők vezethetik a gépet értékes terhével és csupán sima leszállást kell végezniök.

Az a tény, hogy nem csupán harmadfokú pilótavizsgás repülőgépvezetők, hanem B-vizsgás motornélküli pilóták vezetik ezeket a gépeket, nagyban gazdaságossá teszik alkalmazásukat. Amíg egy ujoncból harmadfokú pilóta lesz, az államnak 60—100.000 pengőjébe kerül. A B-vizsgás pilóta ellenben csupán 1000 pengőnyi összegből is kiképezhető. Ezenkívül egy B-vizsgás képesítésű motornélküli repülő elvesztése és pótlása sem olyan nehéz feladat, mint egy teljes harckiképzést nyert repülőé.

A sikló szállítógép siklószáma, mint talán az egyik legfontosabb jellemző, 15—20 körül járhat. Ennél nagyobb érték már a repülőtulajdonságok, az érzékenység rovására megy. A szállító siklógép tehát 2500 méter magasságból még 40—50 km távolságra eljut, vagyis ennyivel előbb kapcsolhat le a vontatógépről és annak ekkép 80—100 km utat és a megfelelő időt takarítja meg. Ez is igen lényeges. A vontató tehát tolatómozdony szerepét tölti be: felvontat, lekapcsol, visszajön s kezdi újból végkimerülésig.

A légivonat egyetlen nagyobb hibája rendkívüli sebezhetősége. Az értékes terhével lassan haladó vonat »mozdonyát« igen könnyű feladat kilőni, ha nincs megfelelő vadászvédelem. Légifölény tehát eleve szükséges a siklógépszállítás végrehajtásához. A vontatógép kiesése pedig tenger felett az egész vonatmány pusztulását is jelentheti. Ezért vadászvédelem elengedhetetlenül szükséges.

A szállító siklógép jövője.

A háborús bevetési lehetőségen túl békés szemszögből is nagy feladatok várnak a szállító-siklógépre. Légipostaszállításra igen alkalmasak. Egyetlen példa: a Budapest—Belgrád között közlekedő gép például három siklógéppel mehetne és egyet Kecskemét irányában, a másikat Szeged, a harmadikat Szabadka felé engedné el és ez az oda tartó utasokkal és postával, a nagy gép útjának zavarása nélkül, közbenső leszállás elkerülésével érné el célját. A nagy gépnek a legkisebb kitérést sem kellene tennie, mert légvonalban egyik város sincs 50 km-nél nagyobb távolságra az útvonaltól és ez — megfelelő repülési magasság tartása esetében — a gép siklótávolságával megtehető.

Mindenesetre reméljük, hogy ezeket a terveket háború után sem hagyják szunnyadni és a háborús vívmány a békés emberiségnek is hasznára fog válni.

n. e.

DARU, FERGETEG, KOTLÓ, CSIBE

Budán, a Bertalan Lajos-utca 11. számú ház negyedik emeletén kétszobahallnyi helyen egymásmellett szorong vagy húsz rajzasztal, fiatal műegyetemiek hajlanak az asztalok fölé és lankadatlan szorgalommal rajzolják a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* új géptípusainak részletrajzait. A falon egyetlen egy arckép: *Tasnádi* László. Szinte nézi, hogyan tervezik gépekbe repülési tapasztalatait. *Tasnádi álmodta meg ezt a tervezőirodát, a többiek megvalósították...*

Sokszor és sokat beszélgettek arról Nádival a műegyetemiek, hogy kellene egy tervező iroda, amelyben *az új tervezőnemzedék friss ötleteit, a rengeteg sportrepülés tapasztalatait valósítják meg.* Mingyárt meg is oldanák a műegyetemi repülőgéptervezet elsajátításának gondolatát is, hiszen a magyar repülőgépiparnak igen sok tervezőre van szüksége. A tervezőiroda megvan, egyetemen kívül, magánszorgalomból itt tanulnak már huszan géptervezést, komoly »*Nádi-munka*« folyik. Az új EMESE-intézmény felügyelője *Vargo* László műegyetemi intézeti tanár.

Az EMESE repülőgéptervezésével és építésével úgy áll a dolog, hogy a Ferihegyen létesített kísérleti üzem feladata inkább a bevált típusok sorozatgyártása lesz, ez a kísérleti iroda a szükséges új mintákat hozza világra. Egymás után születnek számításaik nyomán az újabbnál-újabb gépek:

Az első a *Daru.*

Háromszemélyes, ideális vontatógép. A pilóta mögött két utas számára van hely. Nézzük, mit mond a Daruról a részletes leírás:

Vitorlázó repülőegyesületeink régi vágya és egyben vitorlázó repülésünk fejlődésének legszükségesebb feltétele volt, egy olyan vontató gép megteremtése, mely *az összes korszerű követelményeket egyesíti magában.* Ezt a gépet tervezte meg a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület Tervező Irodája *Daru* elnevezéssel.

Minden remény megvan arra, hogy a gép meg fog felelni a sokoldalú kívánalmaknak, hiszen tervezője *Zámolyi* Ferenc a legaprólékosabban mindenre gondolva s minden jótanácsot meghallgatva, nagy körültekintéssel tervezte meg. A gépről általános képet a következőkben kapunk:

Szárnyszélesség	12 m
Törzshossz	8 m
Legnagyobb magasság . .	2.8 m
Motor	130—160 lóerő

Felépítésére nézve *felsőszárnyas,* támasztó duccal merevített, zárt utasfülke elrendezésű.

Néhány főbb teljesítményadata a következő:

Legn. vízszintes sebessége	195 km/óra
Vízszintes utazósebessége	170 km/óra
Legk. vízszintes sebessége	52 km/óra
(110 kg terheléssel.)	
Legnagy. emelkedési sebessége 6.2 m/sec.	
(110 kg terheléssel.)	

Vontatásnál a minimális vontatósebesség kb. 55 km/óra, a legnagyobb emelkedési sebessége 3.5—4.5 m/sec. érték között mozog a vontatott vitorlázó gép súlya és légerőtani kiképzés szerint.

A fenti teljesítményadatok számított értékek, 160 LE-motort alapul véve.

A tervezésnél a főirányelv az volt, hogy egyaránt alkalmas legyen iskolaés teljesítmény-vontatásokra és egyéb kísérleti vontatásos repülésekre. Ezen felül távolsági repülésnél gyakran előfordul, hogy a vitorlázó gépet szétszedve, bizonyos ideig a leszállás helyén kell tárolni. Ekkor nagy előnyt jelent, *ha a két gép pilótáján kívül még egy szakképzett segéderő is szállítható a visszavontatás előkészítésének megkönnyítésére.* Ezen követelmény érdekében *a pilótaülés mögött két utasülés van egymás mellett elhelyezve.*

A gépben 6 órára való üzemanyag helyezhető el. Ezzel elkerültük a vontatás üzeménél nagy időveszteséget jelentő gyakori üzemanyagpótlást. Ezenkívül biztosítottuk *több mint 1000 km-es távolság egyfolytában való berepülésének lehetőségét.*

Távrepülések alkalmával gyakran előfordul az az eset, hogy a vitorlázó gép aránylag kicsi vagy kedvezőtlen terepen száll le. Ezen körülményt figyelembe véve, a vontatógépnél kicsi felületi terheléssel, *egész fesztávolságon végigmenő réselt ívelő lappal* (ekkor a csűrőkormány ívelőlapként is működik) *tettük lehetővé a könnyű emelkedő képességet,* nekifutását pedig a kis gördülőellenállású nagyméretű ballonkerekek alkalmazásával könnyítettük meg. Az esetleges kedvezőtlen terepleszállások ellensúlyozására a futóművet szokatlanul nagy, 5 m/sec. süllyedő sebesség figyelembevételével terveztük meg. A nagy munkafelvétel ellenére is lágy rugózást eredményez az alkalmazott *nagy csillapítású acélgyűrű rúgó.* Mindkét kerék a pilótafülkéből *hidraulikusan fékezhető.*

A felsőszárnyas elrendezés és az utasfülke kialakítása a jó látási viszonyok érdekében történt.

Az egyre jobban szaporodó gépek elhelyezése, különösen a nyári táborok idején, nagy gondot okoz. Ezt a hátrányt küszöböli ki a gépnek az a szerkezeti megoldása, hogy *mindkét szárnyat hátrafelé, a törzs mellé lehet csukni.* Mindkét ajtó szükség esetén emelőkar elmozdítása által ledobható.

A vontató iskolázásnál az oktatás színvonalát nagymértékben emeli, ha a vontató pilóta vontatás közben a növendékével beszélni tud. A szokásos telefonösszeköttetés sok zavarral jár, mivel a kötélledobások folytán rendkívüli módon romlik a vezeték. Ezen szándékozunk segíteni azzal, hogy kísérlet céljából telefon helyett az Egyesületünk Rádió Szakosztálya által tervezett *adóvevő készüléket fogjuk a gépbe beépíteni.* Igy a földdel való állandó összeköttetés is létre van hozva.

A tág sebességi határokon belül a legkedvezőbb motorhűtést, a pilótaülésből szabályozható három hűtőnyílással tettük lehetővé.

Mindezen ismertetett tulajdonságok és képességek birtokában, minden reményünk megvan arra, hogy ezen magyar tervezésű vontató repülőgép *nagyban elő fogja segíteni a rohamos fejlődésnek indult magyar vitorlázó repülést.*

A következő új gép a *Fergeteg.*

Tasnádi László, aki tudományosan repült távra, logarléccel a kezében, távrekordjai után sűrűn mondotta:

— Nagy gép a Huszonkettes, de *gyorsabbat kell építenünk nála,* nekünk már 5—600 kilométeres távokat kell tudni és nagyobb magasságokat elérni, ha meg lesz hozzá a gépünk.

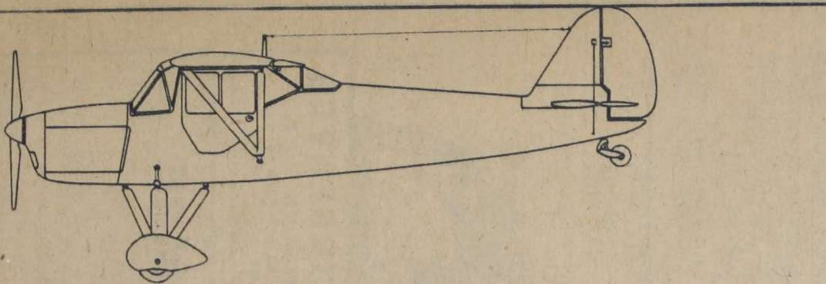
Hát a *Fergeteg* lesz a Nádi által megrendelt új, nagyteljesítményű vitorlázógép, amelynek részletes leírása a következő:

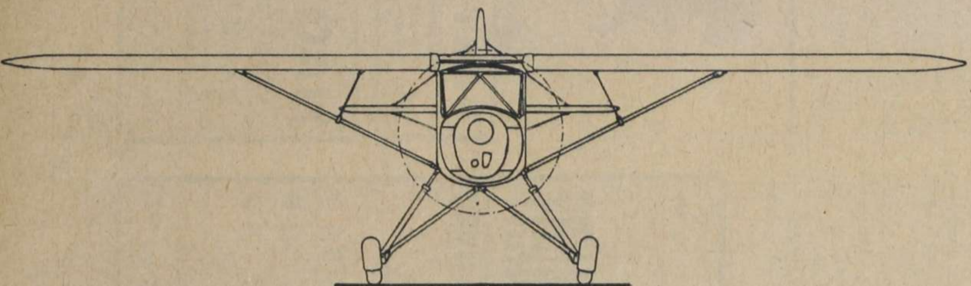
A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület az utóbbi években a teljesítményrepülést is szervesen hozzákapcsolta a kiképzéshez. Igy a vitorlázórepülés nem zárul le a »C« vizsgával és a vontatási kiképzéssel, hanem szinte rendszeresen az ezüst teljesítményjelvény megszerzésével, utána pedig táv- és magassági repülésekkel folytatódik. A fokozott iramú teljesítményrepülésből a következő tapasztalatok alakultak ki:

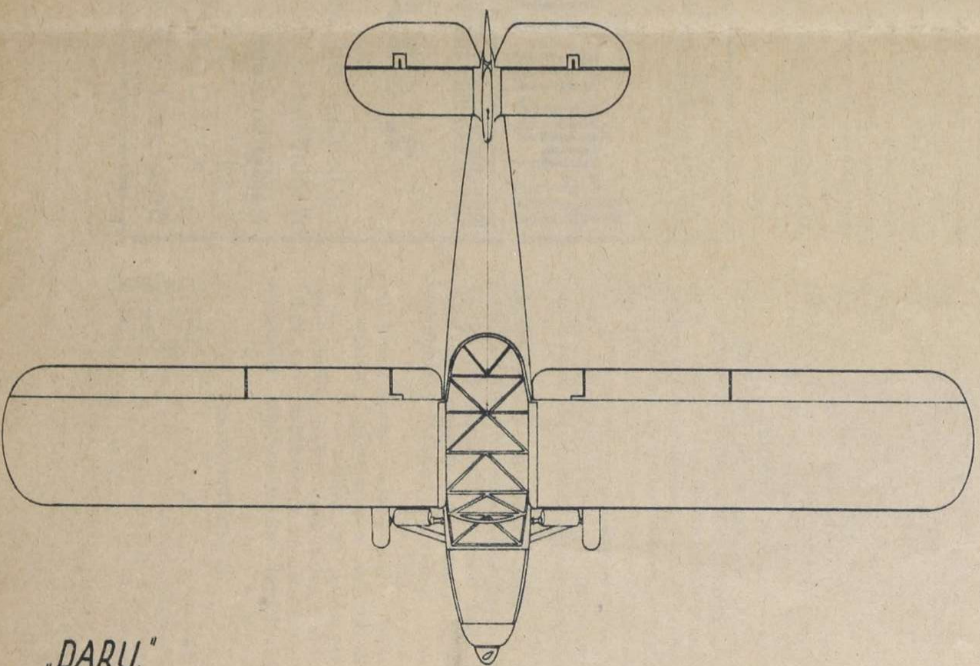
1. Az eredményes kiképzést igen meggyorsítaná egy *kétkormányos teljesítménygép,* mely méreteiben, tulajdonságaiban, felépítésében, a jelenlegi és a közeljövőben várható együléses teljesítménygépeknek megfelel. Jó teljesítményadatok mellett, aránylag csekély önsúly és jó kilátás mindkét pilóta részére alapkövetelmény.

2. Mivel a jelenleg kétüléses világrekordok aránylag gyengébbek az együléseseknél, jóteljesítményű kétüléses géppel mai kiképzett pilótáinkkal ezen rekordok megdöntése is jogosan várható.

3. Kívánatos nagyobb siklósebességű







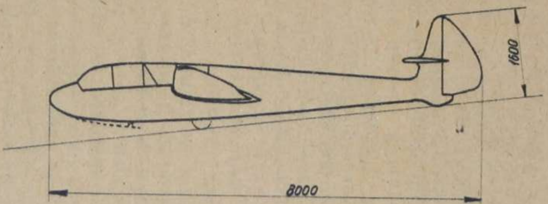
„DARU."

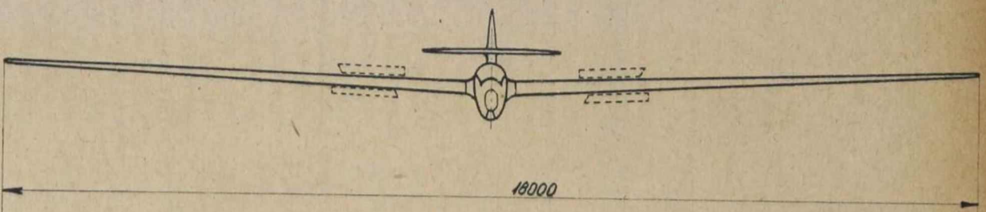
1 személyes vontatógép.

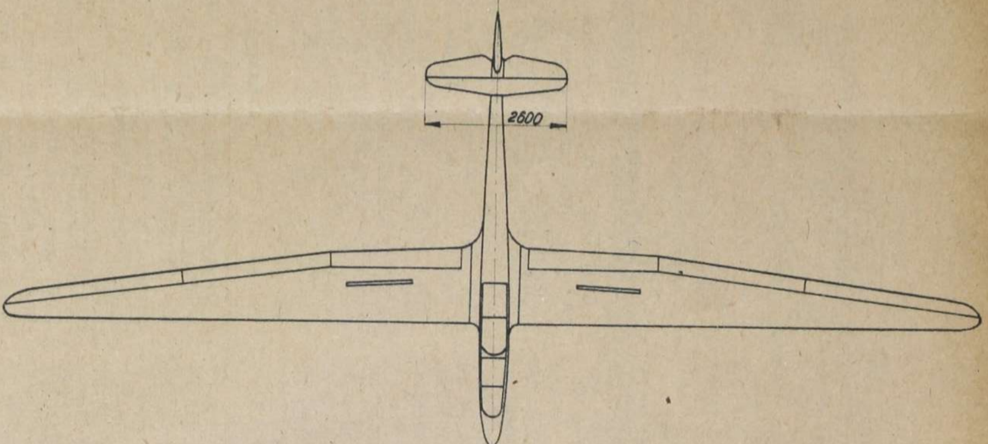
3 személyes utazógép.

MÜEGYETEMI SPORTREPÜLŐ EGYESÜLET, TERVEZŐ IRODA.

BUDAPEST.







FERGETEG

kétszemélyes, nagyteljesítményű vitorlázógép.

MÜEGYETEMI SPORTREPÜLŐ EGYESÜL[ET]
TERVEZŐ IRODÁJA

BUDAPEST.

gépek építése, hogy a magyarországi viszonylatban kb. 6—7 órára becsülhető kihasználható távrepülő idő alatt minél nagyobb távolságot repülhessen be a gép. Jelenlegi teljesítménygépeink legkedvezőbb siklási sebessége 60—65 km/óra, célszerű lenne ezt kb. 85—90 km/órára fokozni, ezáltal a gyenge szélben elérhető 300—350 km-es legnagyobb távolság kb. 450—500 km-re emelkedne.

Mindezen követelmények kielégítésére, a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület Tervező Irodája keretében *Beniczky* Lajos megtervezte *a »Fergeteg« nevű kétüléses nagyteljesítményű gépet.*

A gép a jó légerőtani kialakítás érdekében szabadonhordó középszárnyas, a szárny egyszerűség kedvéért törés nélkül. Jó siklószám érdekében a két pilótaülés egymás mögött van, de még a hátsó is a szárnyfőtartócsonk előtt ül, ezáltal a hátsó ülésből is jó kilátás nyílik. A nagy utazósebesség elérése érdekében kis szárnyfelületet alkalmazva az üzemi tapasztalatokból adódó 18 m-es szárnyterjedtséggel jó oldalviszonyt sikerült elérni. A sebességnövelés érdekében vékony, kisíveltségű, ú. n. »motoros« szárnyszelvény nyert alkalmazást. A karcsú szárny és vékony szelvény által adott kis főtartó-magasság ellenére is *a gép szilárdsága oly nagy, hogy két személlyel, magassági légzőkészülékkel és rádióval, összesen 230 kg hasznos terheléssel megfelel a vitorlázógépektől megkövetelt szilárdsági előírásoknak és így a terheléssel 150 km/óra sebességig bírja a repülőgépvontatás és felhőrepülés közben várható legerősebb széllökést is.* A szárnyból nyitható féklapok a zuhanósebességet 220 km/órára csökkentik le.

A magassági kormány szabadonhordó, ú. n. »félig csillapított« elrendezés, mozgó vezérsíkkal. Az összes kormánymozgatások a szelvényeken belül, kiálló kar vagy rés nélkül történnek.

Lejtőszélben, vagy magassági repülésnél a távrepüléssel ellentétben, kis siklási és merülősebesség célszerű. Ennek az elérése érdekében, *a szárny íveltsége növelhető, ezzel együtt a csűrőlapok is íveltség fokozásra állítottak.*

Az ilyen nagyságrendű gépeknél a pilóta szempontjából a csűrő kormány hatásossága a legérzékenyebb pont. Kis sebességnél is jó csűrőhatás elérésére, valamint a fordulóban való fekvés javítására *differenciál csűrő nyert alkalmazást,* mely hosszában is osztva van olymódon, hogy a szárny legvégén levő rész kétszerannyit mozdul ki, mint a másik rész.

Az indítást, valamint a repülőtéren való mozgatást, megkönnyíti a hátsó ülés alatt *beépített ballonkerék,* ez indulás után orrcsúszóval együtt egy mozdulattal *a törzsbe húzható,* ellenálláscsökkentés céljából.

A gép felszereléséhez tartozik *két teljes műszerfal, két személyre magassági légzőkészülék és rádió.*

A hátsó ülés kialakítása olyan, hogy előtte asztalszerű merevítősík van rádió, meteorológiai műszerek, stb. elhelyezésére.

A gép főméretei:

Hossza	8.00 m
Szárnyszélessége	18.00 m
Szárnyfelülete	19.00 m
Magassága	1.60 m
Üres súly	220 kg
Megengedett terhelés	230 kg
Repülősúly	450 kg

Számított és hasonló felépítésű gépek mért teljesítményeivel való összehasonlítás alapján ellenőrzött teljesítményadatok:

Legjobb siklószám 1:31.

Legjobb siklósebesség 1 személlyel 75 km/óra.

Legjobb siklósebesség 2 személlyel 90 km/óra.

Legkisebb süllyedő sebesség 1 személylyel 0.60 m/mp; 55 km/ó-nál.

Legkisebb süllyedő sebesség 2 személlyel 0.70 m/mp, 65 km/ó-nál.

Az üzemi tapasztalatoknak megfelelően fontos szempont volt a tervezésnél *a gyors szerelhetőség.* Különálló, elveszthető alkatrészek nélkül az egész gép összeszerelésére a két főtartó csapszeg és a két orrcsapszeg, valamint a magassági kormány felszerelésére egyetlen szárnyas csavar szolgál. Minden mozgatás önműködőleg csatlakozik, ezekkel a szerelési idő kb. *5 perc, 3—4 emberrel.*

A Kotlós és a Csibe

A harmadik az EMESE új sorozatában az ideális kétszemélyes, 100 lóerős kis iskolagép. Csukott, elegáns, szélesnyomtávú, *Bánsághy* Tibor tervezte, ha készen lesz, csudájára járnak a »sportosok«.

A konstrukció egyes fogásait még nem lehet »elárulni«, de annyit igen, hogy az új kisgép — a neve *Csibe* lesz — arra készül, hogy a növendék átejti, odakoccantja a futóművet, esetleg szárnyvéget, más egyebet tör. Most gépsérülésnél az egész gépet, úgy, ahogy van, javításba kell vinni. A *Csibe* konstrukciója olyan, hogy *a törések mindennapos, megszokott formáinál egyszerűen eltávolítják a tört részt, pótolják, s mehet a gép további iskolakörökre.* Nagy esemény lesz a kétszemélyes *Csibe* a sportrepülésben. Még a fakezűek is boldogulnak majd vele, mert kicsi a leszállósebessége, úgy tervezték, hogy ha meglátja, hogy repülőtér van alatta, *szépen ráül.*

A sorozat negyedik gyermeke a *Kotlós.* Négyszemélyes utasgép lesz, zárt. Újszerű és érdekes megoldással készül, kár lenne a dolgot idelőtti referádával ismertté tenni, hadd legyen meglepetés.

Zámolyi Ferenc, a tervezőiroda vezetője elsorolja beszélgetés közben a további tennivalókat:

— Ha a *Darú,* a *Fergeteg,* a *Csibe,* és a *Kotlós* kijön, következik *a csupaszárny vitorlázógép.* Érdekes kísérlet lesz és rengeteg repülőtapasztalatot eredményez majd. A szerkesztése is egészen újszerű: aerodinamikailag érdekes, *kisebb a mérete, súlya, kevesebb férőhelyre van szüksége a hangárban, kevesebb munka, kevesebb anyag és költség kell a megépítéséhez.* A dolog másik oldala pedig: *elmarad a törzs és a kormányok ellenállása, mindezt megtakaríthatjuk a teljesítmény növelése érdekében.*

Neve még nincs, de valószínű: Bőregér-nek nevezik majd. A további fejlődés pedig az lesz, hogy előkészítik a külön repülőkísérleti szervezetet az aerodinamikai intézettel legteljesebb összhangban, itt a szerkesztési munkában résztvevők a pilótaképzés terén tudják majd összegyüjteni a repülés újabb és újabb gyakorlati tapasztalatait. De meg is lehet fordítani a dolgot úgy, hogy *a repülés új tapasztalatait egyre tökéletesebben tudják majd a további géptervezés és szerkesztés terén hasznosítani.* A közeljövő motoros és vitorlázórepülése a műegyetemi kísérletezőmunka, az állandó fejlődés következtében ugrásszerűen mutat eredményt az EMESE-vonalon. Ebbe a fejlődésbe már bekapcsolták *a repülőrádiózás* problémáját is. Kísérletezik, építik *a kissúlyú, nagy hatótávolságú rádióvevő készülékeket,* amelyekkel jelentős hatótávolságig élőszóval, azután Morse-jelekkel érintkeznek majd akár a repülőgépek egymás között, akár a távra repült gép a starthely »támaszpontjával«.

Hej, ha Nádi mindezt megérhette volna... **Raczkó Lajos.**



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

Szervezés, légügyi politika.

Hadügyi és légügyi kiadások fedezésére 138 millió pezeta rendkívüli hitelt szavaztak meg Spanyolországban.

*

Német diákok segédszolgálata a légierők kötelékében. A német birodalmi hatóságok megengedték, hogy a középiskolák felsőbb osztályainak hallgatói tanulmányaik továbbfolytatása mellett a légierők kötelékében segédszolgálatot teljesíthessenek. A német diákokat a légitámadások által veszélyeztetett területen használják fel, de csak abban az esetben, ha szüleik közelében maradhatnak.

*

Az amerikai támaszpontok ügye. Amint ismeretes, az Egyesült Államok kormánya számos, hadászatilag fontos idegen területen légi és tengerészeti támaszpontot rendezett be. Ezeket a területeket részint Angliától, részint a délamerikai államoktól, illetve Hollandiától, Franciaországtól és Kínától vették igénybe, nagyobbrészt 99 évre terjedő bérszerződés alapján.

Az Unió hatalmi törekvéseire jellemző, hogy a kormány komolyan mérlegeli azt a lehetőséget, hogy a határozott időre szóló bérszerződés helyett biztosítsák *a korlátlan időre szóló állandó használati jogot* az Egyesült Államok számára a Csendes-óceán és az Atlanti-óceán partja mentén fekvő hadászatilag fontos területeken.

*

Svájc légi felségjogának megsértése a brit légierők részéről valóságos rendszerré vált. A RAF zárt kötelékei tömegesen repülik át Svájc területét és a svájci kormány tiltakozására most már szükségesnek sem tartják válaszolni, amint azt megütközéssel állapítja meg a *Turgauer Zeitung.*

*

Lányokat soroznak az Egyesült Államokban. A brit légierőknél és földi csapatoknál már régen szolgálatot teljesít a női segédszolgálatosok hadtestje, amelynek tagjai rövid szoknyában s a légierőknél szürkéskék, a földi csapatoknál pedig khaki, színű zubbonyban és sapkában szolgálják a hazát.

Most az Egyesült Államokban is megszervezik a tartalékos női tengerészhadtestet, amely egyes hírek szerint 1000 tisztből és 10.000 tengerészből, más hírek szerint pedig 1000 tisztből és 1800 tengerészből fog állni.

*

Cunningham angol repülő altábornagyot, az algiri brit légierők parancsnokát alárendelték *Spaatz* amerikai repülő tábornoknak.

*

Stettinius, az amerikai kölcsön- és bértörvénnyel kapcsolatos ügyek kormánybiztosa kijelentette, hogy 1943 február közepéig a szövetségeseknek összesen 9064 milliárd dollár értékű hadianyagot kölcsönöztek. Ezentúl az évi támogatás a szövetségesek részére 10 milliárd dollár körül fog mozogni. E támogatás jelentékeny része egyéb hadianyag szállítás mellett főleg repülőgépek és motorok szállításából fog állni.

*

Az Egyesült Államok 720 millió dollárt fordítanak új légi és tengerészeti támaszpontok létesítésére.

*

Műszaki és vegyes hírek.

A német repülőipar vezetősége javaslattételre szólította fel a repülőipar alkalmazottait, miképpen lehetne a repülőgép-gyártásnál az anyaggal és a munkaerővel takarékoskodni. Beérkezett 60.000 javaslat. Ezek közül elfogadtak 26.000-et. Az elfogadott javaslatok alapján az elmult félévben egymillió munkaórát és egymillió kg aluminiumot, valamint nagymennyiségű számos más anyagot takarítottak meg.

*

Új téli öltözet a német repülők részére. A német légierők téli repülőruhája eddig 24 kg-ot nyomott és villamos áram tartotta melegen. Most újfajta öltözetet rendszeresítettek, amely csak négy kg súlyú, tehát nagyobb mozgékonyságot biztosít, mint a régi és mégis jól véd a hideg ellen. Az új repülőöltözethez az északnorvégiai lappok viselete adta az ötletet.

*

Gumi-probléma az angolszász hatalmaknál. Anglia mindent elkövet, hogy Ceylon szigetén fokozza a gumitermelést. Az állami gumikutató intézet új módszereket dolgozott ki a gumiültetvényeken a hozam növelésére s a kormány külön prémiummal jutalmazza azokat a termelőket, akik a terméshozam emelésénél eredményeket érnek el. Most 20.000 indiai munkást akarnak Ceylonba szállítani a gumiültetvények jobb kitermelésének biztosítására.

Ezeknek a nagy erőfeszítéseknek az az oka, hogy Ceylon ma az egyetlen gumitermelő terület, amely a keletindiai szigetek és Hátsó-India japán megszállása után angol kézen maradt. Ceylon 1942-ben 100.000 tonna gumit szállított az angolszász hatalmaknak. Ezzel szemben egyedül az Egyesült Államok egy évi gumiszükséglétét 6—800.000 tonnára lehet becsülni.

Egyébként az Egyesült Államokban egyre csökken a központi gumikészlet. A hivatalos körök igyekeznek ugyan a közvéleményt megnyugtatni a jövőre nézve és azt állítják hogy Dél-Amerika és Afrika gumitermelése a tartalékkészlettel együtt elegendő lesz arra, hogy áthidalják azt az időszakot, amely a műgumi nagyipari előállításáig még szükséges, azonban Latin-Amerika és Afrika gumitermelése elenyésző az északamerikai szükséglethez viszonyítva.

Kétségtelen tehát, hogy az angolszász hatalmaknál a japán térhódítás következtében keletkezett gumikrizis még teljes mértékben fennáll s ez valószínűleg a repülőiparra is kihat.

*

Kisérletek műgumi előállítására Romániában. A műgumi előállításának kérdése Romániát is foglalkoztatja. Az egyik kisérlet szerint a műgumit az ásványolajfinomításnál kapott krakkgázokból kívánják előállítani. 1000 tonna mazutból 150 tonna (90.000 m³) krakkgáz keletkezik. 15 kg műgumi előállításához egy tonna gáz, illetve gázból előállított olaj szükséges.

Románia évi gumiszükséglete 6000 tonna, amit ezzel az eljárással az ásványolajipar melléktermékeiből teljesen, vagy legalább is nagy részben elő lehetne állítani.

Egy másik eljárás a nád desztillációs termékeiből akarja a műgumi gyártáshoz szükséges isoprént és más nyersanyagokat biztosítani. Ez az eljárás még csak tanulmányi stádiumban van, míg az előző valószínűleg jóval közelebb áll a megvalósuláshoz.

*

Új amerikai tüzérségi felderítő repülőgépről ír az amerikai sajtó. Ez állítólag a világ legolcsóbb hadirepülőgépe. A »Piper Cub«-ot 65 lóerős motor hajtja. Előállítási költsége mindössze 500 dollár. Sebessége 410 km/ó. Kifutása 40 m. Csaknem függőlegesen emelkedik. Állítólag az első példányok már Angliába érkeztek belőle. (Ha Amerika ezeket a miniatűr gépeket is a hadirepülőgépek közé sorolja, akkor félig-meddig érthetők, azok a magas repülőgéptermelési adatok.

amelyeket az amerikai sajtó időnként világgá kürtöl. *A szerk.)*

*

Újfajta angol bombák. A RAF újabban olyan bombákat használ, amelyek csak akkor robbanak fel, ha megkísérlik ártalmatlanná tenni azokat. Legutóbb január 27-én Kopenhága bombázásánál használtak ilyen bombákat.

*

Cripps parancsuralmi intézkedései. A »Magyar Szárnyak« már jelentette, hogy az angol parlamentben is visszhangja támadt az angol repülőipar egy részében uralkodó egészségtelen állapotoknak. A svájci lapok erről a kérdésről újabban a következőket írják:

A brit kormány a Short Brothers Ltd. élére bizalmi férfit állított. Ugyanezt tette *Cripps* repülőiparügyi miniszter — röviddel hivatalba lépése után — a Fairey Aviation Ltd-nél is. A kormány mindkét esetben elégedetlen volt a gyárak teljesítőképességével. *Cripps* nem csinált titkot abból, hogy a Fairey-gyár esetében elsősorban *a munkásság követelésének kívánt eleget tenni,* amikor a régi vezetőséget kicserélte. A munkásszakszervezet ugyanis nem volt megelégedve a régi vezetőség szakértelmével.

A Fairey-gyár 1.3 millió font alaptőkével, míg a Short-cég 0.45 millió font alaptőkével rendelkezik. Az utóbbi 25%, míg az előbbi 8% osztalékot fizetett. A szakértelem hiánya tehát valószínűleg csak a repülőgépépítésre korlátozódott, míg az osztalékok megállapításánál jól fogott a ceruza.

A brit kormány a Napier & Son Ltd. gyárnál is érvényesítette parancsuralmi befolyását. A gyárat ugyanis a régi érdekeltség kezéből kivette és a részvénytöbbséget átadta az English Electric Co. cégnek. Az új érdekeltség a régi vezetőség egy részét természetesen kicserélte.

A Bristol Aeroplane Co vezetősége szintén visszalépett, mert a műszaki és a pénzügyi vezetés között áthidalhatatlan ellentét keletkezett.

Cripps intézkedéseiből nyilvánvaló, hogy ami a régi Angliában elképzelhetetlen lett volna: a kérlelhetetlen beavatkozás a magángazdaságba, ma már nem feszélyezi a brit kormányzatot, ha a hadi érdekek megóvásáról van szó.

*

Repülősport.

Fémből készült vitorlázórepülőgép. Franciaországban most építettek először fémből készült vitorlázórepülőgépet. A gép típusjelzése: SOP 1. Teljes súlya: 320 kg. Műrepülésre különösen alkalmas.

*

Spanyolországban egy motornélküli repülő tanfolyamot 39-en A) vizsgával, 35-en B) vizsgával, 12-en pedig C) vizsgával fejeztek be.

*

Légiforgalom.

Baselben mozgalom indult meg a középeurópai igényeket is kielégítő, korszerű közforgalmi repülőtér létesítésére. A mozgalom rúgóját valószínűleg Zürich hasonló törekvéseiben kell keresni. A svájci szövetségi főváros sem akar elmaradni Zürich mögött.

Az angol kereskedelmi hajózás igazgató-tanácsa közleményt bocsátott ki a brit hajózásnak a háború után várható szerepéről. A jelentés utal arra a bizonytalanságra, amely a légiforgalom fejlődési lehetőségéből a brit hajózásra is kihat, ugyanis a személyszállító hajók építésére zavarólag hat, hogy a kormány még nem ismertette háború utáni közlekedési politikáját.

Hobhouse elnök kijelentette, hogy rövidesen jelentést tesznek közzé a légiforgalom és a kereskedelmi hajózás egymáshoz való viszonyáról.

*

Katonai hírek.

Kitüntetések. A Kormányzó Úr Őfőméltósága a Magyar Érdemrend Tiszti Keresztjét a hadi díszítménnyel és kardokkal adományozta *vitéz Szügyi Zoltán* ezredesnek. Elrendelte továbbá, hogy dicsérő elismerése a hadi szalag egyidejű adományozása mellett tudtul adassék *Pogány Lajos* vk. őrnagynak. Ugyanakkor a hősi halált halt *Cseh Lajos* törzsőrmesternek a Magyar Nagyezüst Vitézségi Érmet adományozta.

*

Külföldi kitüntetések. A Kormányzó Úr Őfőméltósága megengedte, hogy *vitéz Szügyi Zoltán* ezredes a II. o. Német Vaskereszthez a pántot, *Marosszéky Emil* százados pedig a kardokkal díszített Bolgár Szent Sándor-rend Lovagkeresztjét viselhesse.

*

Az ezredik zuhanóbombatámadás. Rudel német főhadnagy február elején az ezredik zuhanóbombázást hajtotta végre. Ő az első, aki a német légierőknél ezt a magas számot elérte. Két angol cirkálót süllyesztett el eddig.

*

Drischel német repülőszázados megkapta a Vaskereszt Lovagkeresztjéhez a kardokkal díszített Tölgyfalombot.

*

Trautloff német alezredes repülőezrede, amelynek 3000-ik légi győzelméről csak nemrég adtunk hírt, már 4000-ik légi győzelmét aratta.

*

Sinclair brit légügyi miniszter a parlamentben egy munkáspárti képviselő interpellációjára adott válaszában beismerte, hogy a szövetségesek az algir—tuniszi hadműveletek első három hónapjában 250 repülőgépet vesztettek.

*

Az olasz légierők vesztesége januárban. Az olasz hivatalos jelentés közzé tette a januári veszteségek jegyzékét. Eszerint az olasz légierők januárban 75 halottat, 110 sebesültet és 108 eltűntet vesztettek.

*

Hans Eduard von Heemskerck miniszteri igazgató (tábornok), a német légügyi minisztérium üzemanyag osztályának vezetője egy szolgálati útján — amint az »Oel und Kohle« beszámolt róla — *légitámadás következtében életét vesztette.* Von Heemskerck az első világháború alatt, mint repülőtiszt a Közel-Keleten teljesített szolgálatot. Később a gazdasági minisztérium ásványolajosztályát, majd a háború kezdete óta a légügyi minisztérium üzemanyagosztályát vezette. Ebben a minőségében Magyarországon is több ízben megfordult és a magyar repülőtisztikar több tagjához barátság fűzte. A magyar repülés ügyének őszinte támogatója és előmozdítója volt.

*

Guadalcanal kiürítéséről hivatalos nyilatkozat hangzott el a tokiói parlamentben. *Sato* japán tábornok kijelentette, hogy a kiürítés éppoly tervszerűséggel folyt le, mint a megszállás. Az Egyesült Államok 1942 augusztus 7-én szálltak partra Guadalcanalon, amelyet a japán haditengerészet gyalogsági csapatai tartottak megszállva. Noha a japán erők messze benyomultak az ellenség által megszállott területre, az ellenséget még sem tudták megsemmisíteni.

Az eseményekre nagy hatással volt az a körülmény, hogy *a japán légierők repülőterei 1000 km távolságra estek a hadműveleti területektől,* míg az Egyesült Államok repülőterei a közvetlen közelben voltak és egyéb utánpótlási gócpontjaik szintén a közelben feküdtek. Így az amerikai földi csapatok, valamint a légierők ellátása emberrel és anyaggal sokkal egyszerűbb feladatot jelentett, mint a japánoké. Ez volt a magyarázata annak, — mondotta *Sato* tábornok — hogy a japánok a légi fölényt Guadalcanal fölött nem tudták kivívni.

Hat hónapon át tartóztatták fel a japánok az ellenséget nehéz körülmények között annak ellenére, hogy a betegségtől és az ellenséges behatásoktól rengeteget szenvedtek. Miután időközben Japán kiépítette fővédelmi vonalát Burmától Holland-Indián át Uj-Guinea északi részéig és onnan az északi Salamon-szigeteken át a Marschall-szigetek északi részéig, nem volt értelme Guadalcanal és Buna-szigetén a további ellenállásnak, ezért a japán csapatokat január végén, illetve február elején visszavonták onnan.

A tervszerű visszavonulás tökéletesen sikerült annak ellenére, hogy ellenséges repülő- és flottaegységek voltak jelen.

A guadalcanali vállalkozás nem volt hiábavaló. Amíg ugyanis a Guadalcanalba és Buna-szigetére előretolt japán osztagok az ellenséges erőket lekötötték, addig a már említett fővédelmi vonalon az erődítési munka nyugodtan és zavartalanul folyhatott.

Egyébként a guadalcanali harcok mérlege más japán források szerint a következő. Az Egyesült Államok vesztesége: több mint 25.000 halott és sebesült. Ezenkívül 230 repülőgép, 30 löveg és 25 harckocsi ment tönkre vagy sérült meg.

Japán vesztesége: 16.734 halott, sebesült vagy beteg, 39 repülőgép nem tért vissza, illetve az ellenséges célra zuhant.

Az Uj-Guinea körüli vizeken 1942 augusztus 7. és 1943 február 7. közötti

időben lefolyt tengeri hadműveletek eredményeiről a császári főhadiszállás a következő adatokat hozta nyilvánosságra:

Az ellenség veszteségei: 4 csatahajó elsüllyedt, 4 pedig súlyosan megrongálódott. 1 torpedónaszád elsüllyedt, 3 romboló, valamint 1 járőrnaszád súlyosan megrongálódott. Elsüllyedt ezenkívül 8 egyéb hajó, 2 megrongálódott. *Lelőttek 237 ellenséges repülőgépet, míg a földön 30 repülőgépet pusztítottak el a japánok.*

Japán veszteségei: 3 csatahajó, 3 romboló és 1 búvárnaszád elsüllyedt, 1 cirkáló megrongálódott, 4 búvárnaszád és 1 járőrnaszád súlyosan megrongálódott. 5 egyéb hajó elsüllyedt, 5 pedig megrongálódott. *215 japán repülőgép a célra rázuhanva megsemmisült* vagy eltűnt. Megrongálódott 114 japán repülőgép.

*

Az elszabadult angol záróléggömbök néha többszáz, sőt többezer kilométeres utat is megtesznek. mielőtt földet érnének. Különösen Skandináviában gyakori az elszabadult záróléggömbök feltűnése. Egy záróléggömb egészen Jajánig vándorolt. Most Spanyolországban is leszállott egy angol léggömb.

*

Légi hadműveletek Észak-Afrikában. Nagybritannia légyügyi minisztere: *Sir Archibald Sinclair* az angol parlamentben úgy nyilatkozott, hogy Tuniszban mindkét harcoló fél részéről a legkorszerűbb vadászrepülőgépek állanak egymással szemben. Amíg a németek Focke—Wulf Fw 190-es és Messerschmitt Me 109 F-mintájú vadászokat vetettek be, addig a brit és az amerikai légierők Spitfire V., Spitfire IX. és Lightning-mintájú gépekkel harcolnak.

Állítása szerint, amíg a Spitfire V. és a Lightning csak közepes magasságban bizonyult egyenrangúnak a német gépekkel, addig az újabb gyártmányú Spitfire IX. bármily magasságban felveszi velük a harcot.

Amint nyilatkozata további folyamán kijelentette, a légihadműveletek csak előjátékát képezik a későbbi döntésnek, aminek a földön kell — úgymond — bekövetkeznie.

*

Az angol Spitfire-vadászgépek Észak-Afrikában bombákat is visznek magukkal épúgy, mint a német Me 109-es vadászok, amelyek gépenként egy 250 kg-os bombát is tudnak magukkal vinni.

*

Az Észak-Franciaország ellen február elején végrehajtott angolszász bombatámadásokban főleg »Ventura« mintájú bombázók vettek részt vadászkísérettel.

*

Guadalcanalnál amerikai részről — az United Press szerint — »Marauder«-mintájú magas bombázók, »Dauntless«-mintájú zuhanóbombázók és »Airacobra«-rombolók vettek részt.

*

Az olasz repülőgépek gyártásánál használt enyvezett lemezeket nyárfából és bükkfából készítik s a kanadai ezüstfenyőt olaszországi vörös- és fehérfenyővel helyettesítik.

*

Ickes, az Egyesült Államok ásványolaj kormánybiztosa kijelentette, hogy a kormánynak az olajtartalékokhoz is hozzá kell nyúlnia, hogy a hadsereg, a haditengerészet és a légierők üzemanyagszükségletét biztosítani tudják.

*

Burma fővárosában: Rangoonban a sorozatos brit légitámadások következtében elpusztult a híres aranypagoda.

IDŐJÁRÁSREPÜLÉS

Tudvalevő, hogy az időjárás mindenkit nagyon érdekel, mindenki próbál időt jósolni. Ez azonban nem olyan egyszerű, mint ahogy azt a legtöbb ember gondolja. Ezer és ezer adat kell ahhoz, hogy maga a meteorológus egy 24 órára prognózist tudjon összeállítani. A helyes prognózis összeállításához nagyon fontos legalább naponta egy magassági fölszállás. Erre már régen rájöttek a magyar meteorológusok. Szinte első között kezdte Európában Magyarország is a magassági meteorrepülést.

Kezdetben ugyan nagyon szegényesen (de mégis), kölcsönkért lassú szükséggéppel végezték a meteorrepüléseket. Az első ilyen gép egy »Udet« iskolagép volt, összesen 100 lóerős Siemens-motorral. Alig kapaszkodott fölfelé és mégis elfáradt. »Néha már majdnem úgy volt, hogy a megfigyelő meteorológus kiszáll és segít fölfelé emelni.«

Később kaptuk a »C 5«-ös »Fokker« kétüléses repülőgépet, 420 lóerős »Jupiter« motorral. Ezek már előnyösebbek voltak abból a szempontból, hogy könnyen és megfelelő gyorsan tudtak emelkedni. Ma pedig már csak múzeális tárgy. Hátránya, hogy nyitott volt és így az év minden szakában, még nyáron is erősen föl kellett öltözködni, mert az időjárás nagyon kiszámíthatatlan. Megtörtént már nem egyszer és még ma is megtörténik, hogy induláskor pl. +25° C. meleg van a talajon, 4000 méter fölött pedig ugyanakkor —16° C. hideg. A legrosszabb, hogy az emberi szervezet nem tudja az ilyen nagy és aránylag gyors változást követni és így könnyen megfázott az ember. Ha pedig valaki egyszer megfázik, az egy pár hétig nem mehet magassági repülésre még abban az esetben sem, ha csak náthával megúszta a kutató, mert magassági repüléskor a nátha fölhúzódik az agyra. A gép még mindig kölcsöngép volt és ha valahol egy összetört, akkor mindig tőlünk vették el a gépet. Igy aztán hónapok teltek el, míg kaptunk egy felesleges gépet. A felszállások pedig természetesen szüneteltek. Node hagyjuk a multat, örüljünk, hogy ilyen problémánk nincs többé.

Ma már egész más a helyzet; van két darab saját repülőgépünk, mind a kettő különleges magassági repülőgép. Nyáron lehet akár ingujjban is repülni, nem fontos nagyon felöltözni, mert a gép fűthető.

Focke-Wulf 58. kabinos, alsószárnyas, 2 darab »Argus« motor van beépítve, egyenként 200 lóerős, önszögbeálló légcsavar, behúzható futómű, legjobb rádió, robot pilótafűtés, bőrruhafűtés, világítás, a legkülönbözőbb speciális műszerek, egész sereg hőmérők, oxigénlégző készülékek, három személy részére. Ezek szintén nagyon fontosak magassági repüléskor, mert 4000 méter felett már annyira ritka a levegő, hogy oxigénpótlásra van szükség. Tehát mint látjuk, 4000 méter felett huzamosabb ideig oxigén nélkül repülni tilos!

A modern repülőgépeken minden nap felszállás előtt elhelyezünk egy úgynevezett »meteorográfot«. Ez egyetemes óraműves műszer; öt darab írókarral van ellátva. Ezek az írókarok írnak egy kormozott »staniol« lemezzel bevont óramű által forgatott hengerre. Éspedig felülről lefelé számítva az első csak egy egyenest húz, innen kezdődik a kiértékelés, a számítás, ugyanis a műszer csak görbéket rajzol a kormozott hengerre. Ezt leszállás után meglehetősen bonyolult számítással ki lehet értékelni egy úgynevezett »Adiabata«, illetve »Stüve« papír segítségével. Tehát, mint föntebb említettem, az első kar csak egy egyenest húz, a második a nedvesség, harmadik a hőmérséklet, negyedik a légnyomás, ötödik pedig egy távvezetékes elektromos jelíró (ezt csak abban az esetben szokás használni, hogyha valami nagyon fontosat kell a kormozott hengeren megrögzíteni). Az egész egy gombnyomásra működik.

A »meteorográfot« minden negyedévben újra kell kalibrálni. A kalibrálást minden alkalomkor az Országos Meteorológiai és Földmágnesességi Intézet laboratóriuma végzi. A műszereket minden felszállás előtt alaposan átvizsgáljuk és elkészítjük a felszállásra. Utána elhelyezzük a repülőgépen. Kezdetben kívülről, ez nagyon veszélyes és hosszadalmas volt, mert minden alkalomkor le kellett állítani a motort, nehogy beleessék valaki a forgó légcsavarba. Ma már ez sem fordulhat elő, mert egy kis átalakítással sikerült úgy megoldani, hogy a gép belsejéből lehet a »meteorográfot« elhelyezni. Éspedig úgy, hogy a hőmérséklet és a nedvesség kívül maradjon mert ezeknek közvetlenül kint kell lenni a szabadban, de úgy, hogy a légcsavar szele ne zavarja, mert a »meteorográfok« nagyon érzékenyek, azért is írnak csak lágyan kormozott hengerre. Ezt csak repülés után rögzítjük a megfelelő oldatban. »fixatívban«. Hogy aztán az így konzervált lemezeket hosszú időkre megőrizhessük az utókor számára. Csak ezek a lemezek tanui annak a sok-sok fölszállásnak; ezek a lemezek megmutatják, hogy mikor milyen veszélyben voltak a légállapotkutató repülőgép személyzetei.

André Lajos szkv.

Könyvkiadványaink























MEGRENDELHETŐK A MAGYAR REPÜLŐ SAJTÓVÁLLALAT KÖNYVOSZTÁLYÁN. — RÉSZLETRE AZ EGÉSZ SOROZATOT SZÁLLÍTJA A REPÜLŐSAJTÓ PROPAGANDA OSZTÁLYA: BUDAPEST, RÓZSA-UTCA 111. AZ 1. SZ. KÖTET ÁRA 20 PENGŐ, A TÖBBIEKÉ KÖTETENKÉNT 8 PENGŐ

AZ EZÜSTKONDOR NEM VÁLASZOL....

(5)

— Üljön hát le. Nagyszerű ügyem van az ön részére. Végre nemcsak a szokott köznapi lopásról van szó, melyet a cukorfinomítók valamelyikében követtek el, vagy holmi veszekedésről. A mostani egészen más. Henriquez telefonált ide ma éjjel Santa Cruzból, hogy a reggel nyolckor érkező Ezüstkondoron valószínűleg bűntény történt. Repülés közben valaki meghalt a repülőgépen. Nézze csak, itt vannak a rádiótáviratok.

Dani átvette a papírszeletkéket és csendben átolvasta tartalmukat.

— Érti? — törte meg a csendet Lamarra. *Titokzatos körülmények!* Föl kell tehát téteteleznünk, hogy nem pisztolyok dördültek el a gépen, sőt másfajta fegyvert sem használtak, mert akkor a halál oka egyáltalában nem lenne titokzatos... Amint látja, Henriquez azonnal, időveszteség nélkül, érintkezésbe lépett Lisboával s Hamburggal és adatokat kért az elhúnytról, valamint a többi utasokról. Néhány óra mulva már kezünkben is lesz a válasz, tekintettel a földrajzi hosszúságokból adódó időkülönbségekre.

— Theodor Mahler... — mormolta fogai közt Dani és közben emlékezetét igyekezett felfrissíteni. — Már hallottam róla. Gyöngykereskedő... igen, most már jól emlékszem... igen ismert alakja volt az európai piacnak. De kár, hogy már régen nem voltam a kontinensen? No tehát?

— No tehát? — ismételte Lamarra — mit gondol, mit tenne ön most?

— Eleve fölteszem, hogy ön nem ereszti tovább repülni a gépet és utasait a személyzettel együtt ki fogja hallgatni. Egyáltalában nem nehéz dolog. A kihallgatottak közt lesz, ha egyáltalában van, a tettes.

Lamarra harsány kacajra fakadt, jól kinevette magát és csak azután sóhajtott egy nagyot.

— Ojjé! Éppen ez az, amitől tartózkodnunk kell!

Az ajtón kopogás hallatszott és egy detektív lépett be a szobába.

— Senhor Pereira megérkezett!

— Jöjjön csak be! Ő a légiforgalmi társaság igazgatója, Dani.

Pereira belépett. Magas, tagbaszakadt, választékosan öltözött ember volt, napbarnított arccal, s furcsán villantak elő a világos szemei.

— Lamarra úr, van-e már valami ujság? Mindenkit le akar tartóztatni?

— Isten őrizzen! Csupán néhány felvilágosítást szeretnék öntől kapni. Azt már tudom, hogy az Ezüstkondor nyolc órakor érkezik, de azonnal tovább repül-e?

— A gép és a személyzet itt marad. Mint csatlakozás, másik clipper indul 10 óra 50 perckor új személyzettel a Verde-foki szigetek felé, amely a második állomása az óceánközi légiforgalomnak.

— Ennélfogva az utasoknak át kell szállniok?

— Azoknak, akik tovább utaznak, természetesen.

— Vannak-e új utasok, akik innen, az Azorokról indulnak?

— Tegnap estig még senki sem jelentkezett. Lehetséges azonban, hogy valaki ma reggel váltott jegyet...

— Egyik hivatalnokunk megszerezte részemre az érkező gép utasainak a jegyzékét. Rádión közvetítették Hamburgból. Egyeztetné az önével?

— Igen, itt a másolata a táskámban, kérem csak a jegyzéket.

Pereira figyelmesen átolvasta a mindkét listát és utána a rendőrfőnökét visszaadta.

— Teljesen ugyanaz — mondta. — S most, Lamarra úr, mit fog tenni?

— Kimegyek embereimmel a repülőtérre. A Porto Praia felé induló Ezüstsirályt tartsa készenlétben. Majd a helyszínen fogok dönteni.

— Jó, nagyon jó. Remélem, hogy ezzel be is fejeztük beszélgetésünket...?

Pereira felállt és köszönt.

Amint kilépett az ajtón, Lamarra Dani elé tolta az utasok névjegyzékét: Sven Mersson szenátor, Karel Peters, Elisa Bell, Joachim Reimann, Martin Fischer, Edgar Selbius, Stella Rayner, Max Mertens, Eleonora Fledauer, Asuma Kioto, Theodor Mahler, Artur Bley.

— Látja, ki van a lista élén? Mersson szenátor, aki, mint az ujságok is már világgá kürtölték, politikai okokból hivatalosan utazik Braziliába. Azt hiszi, hogy ilyen személy hajlandó útját félbeszakítani? Ha tényleg bűntény történt, a törvény értelmében Sven Merssonnak is vallania kell, sőt, ha a körülmények szükségessé teszik, továbbra is, a vizsgálat egész tartamára, rendelkezésünkre kell állania. S amennyiben vele — a törvény előírásainak ellenére — kivételt teszünk, akkor jogosan tiltakoznának a többi utasok. Legtöbbjük üzletember, aki éppen az időnyereség kedvéért ül repülőgépbe. Nemde, felügyelő úr?

Dani rántott egyet a vállain.

— Nincs mondanivalóm. Kérek parancsot a vizsgálat megindítására és akkor reám nézve nem lesznek szenátorok.

— Derék dolog. És én két nap mulva búcsúzom az Azóroktól és nyugalomba vonulok nyugdíj nélkül!

Erre mindketten nevetésbe törtek ki.

— Nem tarthatjuk itt őket — állapitotta meg megfontoltan Lamarra. — Utjukra kell engednünk mindannyiukat.

— Akkor hát 8 órától 10 óra 50 percig végre kell hajtanunk a kihallgatást... elő kell találnunk a tettest és le kell tartóztatnunk. Máskülönben... nagy baj lesz!

S Lamarra sóhajtva folytatta:

— Én is segítségére leszek. Önnel együtt megyek az Ezüstkondorhoz. Már előkészíttettem két motorcsónakot, válasszon ki vagy féltucat detektívet és a kikötőben várjon velük reám!

— Azonnal indulok, főnök úr!

Dani Herrios őrmester szobájába ment.

— No öreg, fogjon hat ügyes fickót és menjen velük a kikötőbe. Várjanak reánk a motorcsónaknál. A gépen kell vizsgálatot folytatnunk. Senki se szállhat le róla engedélyünk nélkül.

Theodor Mahler... Miért is ölhették meg, ha egyáltalában gyilkosság történt? Az olasz kezdett lassan visszaemlékezni reá. Gyöngykereskedő volt, igen gazdag ember hírében állott, nagyvilági életet élt és gyakran megfordult a legjobb társadalmi körökben. A filmszakmában is eléggé ismerték és azt híresztelték róla, hogy jegyben jár egy filmszínésznővel.

Rátekintett az utasok névjegyzékére és szeme azonnal megakadt Stella Rayner nevén. Csak nem ez volt az a filmcsillag? De igen, minden kétséget kizáró módon. S most együtt utaznak? Talán megesküdtek és mézesheteikre a békeszigetekre jönnek? Nem, az utasok egyike sem száll ki az Azórokon, hanem továbbfolytatja az óceánközi utat.

— Rendőrfőnök úr — lépett be Dani újra Lamarra szobájába — szíveskedjék még egyszer felvilágosítást kérni Liszszabonból és Hamburgból az összes utasokról. Tudom, hogy már táviratozott ebből a célból, kérje ki azonban a német Bauer felügyelő személyes véleményét... Ő tud mindent és ismeri az összes pletykákat. Meg kellene kérdezni, hogy milyen viszonyban volt Mahler a többi utasokkal és kivált-





képpen Stella Rayner filmszínésznővel.

— Nagyon örülök, hogy érdekli az ügy. Azonnal táviratozok. Tíz perc mulva indulunk a kikötőbe.

Lamarra Danitól követve percnyi pontossággal szállt be a rendőrség hatalmas, nyitott Ford-kocsijába és a virágdíszben illatozó villák széles útjai közt sebesen hajtottak a kikötő felé. Ponta Delgada kimondott kertváros a forróégöv jellegzetes festői színeivel. A narancsligetek zöldje és a bíborbanjátszó virágok piros foltjai közül fehéren tündökölnek elő a nyaralók csinos formái. Kikötője a part és a »Homok«-nak nevezett sziget között terül el nagy kiterjedésben. Állandóan sűrű forgalom van benne; tonnaszámra hajózzák be a cukrot, kávét és a gyümölcsöt. Néhány fehér vitorlás vegyült a fekete és vöröses teherhajók közé s a parton rozsdás nyikorgó kordék szén-, kőolaj- és melaszszagot árasztottak.

Az egész kereskedelmi és vendégforgalom Ponta Delgadára korlátozódik, míg a közelben fekvő Santa Cruz erősen kiépített légitámaszpont.

A legszélső nyugati móló mellett két motorcsónak állt útra készen pöfögő motorokkal. Mellettük sorakoztak fel a detektívek. Lamarra az órájára pislantott.

— Nyolc óra lesz tíz perc mulva! Hamarosan meg kell érkeznie!

Mintegy válaszképpen halk zümmögés vált hallhatóvá s nemsokára fekete pontocska jelent meg a kék égbolton.

— Már itt is van! — kiáltott fel Dani.

Lamarra a detektívekhez lépett.

— Nyissátok ki a fületeket, gyerekek. Közrefogjuk a repülőgépet. Senkinek sem szabad kiszállania. Ügyeljetek, hogy senki se ugorhassék a vízbe és semmit se dobhassanak a tengerbe. Megértettétek?

— Igen! — felelt a többiek nevében is Herrios őrmester.

Közben a fekete pontocska egyre nagyobb lett és csakhamar repülőgép formáját vette fel. Enyhe siklással érte el az öblöt, alacsony magasságban végighúzott felette és újra teljes gázt adott, ami hatalmas erejű visszhangot keltett. Nagy köríven befordult a leszállás irányába és egyre jobban hozzásímult a hullámok hátához. Mesteri leszállás volt.

— Előre! — adta ki a parancsot Lamarra és a két motorcsónak ellökött a parttól.

Az Ezüstkondor éppen megállt, amikor a motorcsónakok kétfelől — odafaroltak az oldalához.

A gép elején levő csapóajtón keresztül egy ember bujt elő és röptében elfogta az első motorcsónakról feléje hajított hajókötelet. Néhány perc mulva a rendőrfőnök és a felügyelő már a gépen is termett, míg a motorcsónak matrózai azon fáradoztak, hogy a testes hatósági orvost is átsegítsék oda.

Lamarra és Dani a csapóajtón keresztül a vezetőfülkébe jutottak, ahol Huber fogadta őket. A kapitány, akinek az arcára kiült az álmatlanság, be mutatkozott és az útvonalellenőrző tiszt fülkéjébe vezette őket.

— Itt kényelmesebb. A rendőrségtől jöttek, nemde?

Lamarra válaszolt és bemutatta magát. Danit és végre az őket utólérő orvost.

— Hol az áldozat?

— A kabinjában.

— Az embereim őrködnek... Ugye senki sem tudja elhagyni a gépet?

— Aki megkísérli az oldalajtón át, az beleesik a tengerbe — magyarázta Huber. — Az utasok egyébként mindnyájan a nagyteremben gyültek össze.

— Maradjanak ott. S mutassa meg nekem most az áldozatot.

A kapitány elindult.

Az utasok a legkülönfélébb arckifejezéssel fogadták a rendőrség tisztviselőit. Egyesek kíváncsian, majd félénken, ismét mások bosszankodva szemlélték őket, amint áthaladtak az utasfülkék felé.

Lamarra mindaddig iki sem nyitotta a száját, amíg benn nem voltak a 2. számú kabinban, Mahler holtteste előtt.

— Igy találták meg?

— Én igen. A pincérnő azonban a földön találta őt és az ágyba fektette abban a hiszemben, hogy csupán elájult.

— Miért táviratozták a »titokzatos körülmények«-et? Miként halt meg?

Huber előadta mindazt, amit tudott. Amint befejezte, a rendőrfőnök Sodos doktorhoz fordult:

— Megölték ezt az embert, vagy csupán szívbénulást kapott?

— Gyilkosság — válaszolt röviden az orvos. — Azt hiszem, hogy ciánkálival. Ki kell azonban vitetni a szárazföldre, hogy tökéletesen megvizsgálhassam.

— Jól van, vitesse el. Jöjjenek ide a detektívek a hordággyal és azután vigyék el az egyik motorcsónakon. A másik maradjon itt a rendelkezésemre, Huber úr, hol hallgathatom ki az utasokat?

— Az étterem a legkényelmesebb...

— Az nem jó. Maradjanak csak ott mindnyájan. Bizonyára szeretnének enni és inni. A kihallgatást majd a nagyteremben folytatjuk le.

Felhágtak a lépcsőn és a rendőrfőnök szembefordult az Ezüstkondor utasaival.

— Uraim, kénytelen vagyok önöket itt tartani. Remélem azonban, hogy ez a feltartóztatás nem húzódik tovább, mint az átszállásra beállított várakozási idő. A partra természetesen nem szabad kiszállni, kérem tehát önöket, maradjanak itt türelmesen és szíveskedjenek válaszolni kérdéseimre.

Néhányan beleegyezően bólintottak, többen azonban, már csak az ellenkezés szellemétől is vezéreltetve, tiltakozni készültek.

— Ki szándékozott kiszállni az Azorokon?

— Én — válaszolt azonnal Stella Rayner.

— És én — tette hozzá Max Mertens. — Valójában Porto Praia az utazási célom, de kedvem támadt néhány napra megállapodni ezeken a boldog szigeteken.

— Jól van. Szíveskedjenek csak türelemmel lenni! Akkor hát...

— Egy pillanatra! — harsant fel Mersson. — Talán már értesítették önt jelenlétemről. Mersson szenátor vagyok és államközi diplomáciai küldetésben repülök Braziliába. Azt kívánom, hogy ne vesztegessenek több időt a szükségesnél.

— Teljes mértékben, szenátor úr. Minden igyekezetemmel rajta leszek a gyors elintézésen. Kérem azonban figyelembe venni, hogy egy embert megöltek a gépen. Bűntényről van szó. A gép csak a gyilkos nélkül folytathatja az útját.

Hideg borzongás futott végig az utasokon, akik gyanusan szemlélgették egymást.

Lamarra folytatta:

— Most pedig kérem önöket, hogy fáradjanak át a másik terembe. Ott nyugodtan ehetnek, ihatnak, mialatt én megkezdem a kihallgatást.

Mindenki szó nélkül engedelmeskedett és átment az étterembe.

A két termet összekötő ajtó elé detektívet állítottak. Lamarra ezután karosszékbe ült, melyet úgy fordított, hogy a terem közepe felé nézett. Magával szemben egy másik karosszéket helyezett a kihallgatandó számára, Dani pedig főnökének egyik oldalán foglalt helyet.

A vizsgálat a személyzet kihallgatásával kezdődött.

Egyikük sem tudott mondani lényegeset. Wilmer és a rádiótávirász, akik az éjjelen át őrt álltak a 2. számú kabin előtt, az vallották, hogy az éjszaka alatt az utasok egyike sem mozdult ki *(Folytatjuk)*





LEZUHANÁS UTÁN

Főhadnagy úr, a próbarepülés alatt semmi jelenteni való nem történt.



AZ OROSZ KACSÁK

— Hát veled mi van?

— Belekerültem egy magyar alacsonytámadásba!

HORVÁTH A.



AZ ELTÉVEDT PILÓTA

— Nem tudják az urak, merre jutok le legközelebb a földre?



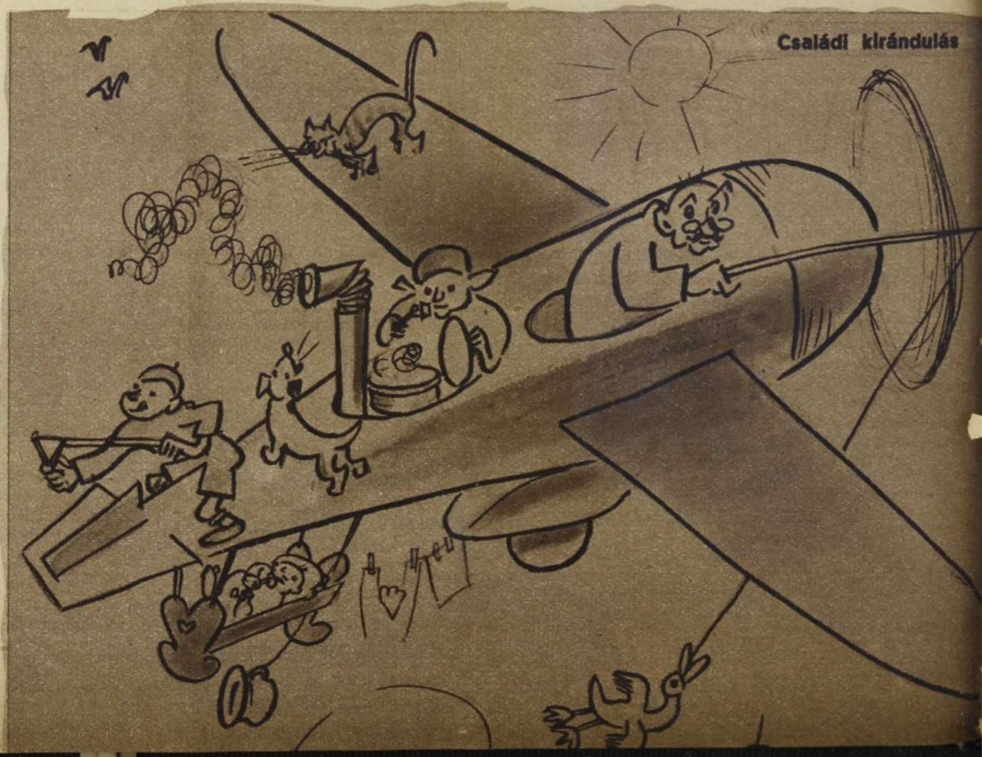
Mondd, kérlek, ez milyen műrepülő figura?



— Pont most nincs itt egy dugóhúzó.

— Dehogy nincs, épp most csinálja egy Rata.

REPÜLŐ HUMOR



Családi kirándulás

TÜZÉRBELÖVÉS
a keleti honvéd arcvonalon

A KF. legnehezebb és egyben legunalmasabb feladatai közé tartozik a tüzérbelövés. Mozgó háborúban nemigen nyílik alkalom ilyen feladat végrehajtására, állóharcban azonban elkerülhetetlen.

Az egyik könnyűhadosztályunk tüzérrepülőt kért. Kérte, ha lehetséges, a megfigyelőtiszt személyesen menjen ki a lövő üteghez. A megfigyelőnek, K. századosnak egy »Storch«-ot bocsátottak rendelkezésére. Rövid repülés után már a k. hadosztályparancsnokság ledobóhelye melletti kis mezőn szállt le a »Gólya«. A megfigyelő jelentkezik a parancsnokságnál. Rövid tájékoztatást kap: B. község K-ről a Don túlsó partjától napok óta igen kellemetlenül lő egy orosz üteg. Helyét a közbeeső domb miatt nem sikerült megállapítani. A tüzérrepülőnek lesz a feladata másnap az orosz üteg helyének megállapítása és arra egyik ütegünk tüzének rávezetése. Az üteg 160 lövést kapott feladatának végrehajtására.

A megfigyelő ezután gépkocsin az első vonalakba megy ki, az együttműködésre rendelt üteghez. A magával hozott légi fényképekről megállapítják azokat a helyeket, melyeket a saját tüzér választott volna tüzelőállásul. Kimennek még az üteg figyelőhelyére is, hogy a megfigyelő láthasson egy-két becsapódást. A megfigyelőt figyelmeztették ugyanis, hogy a becsapódások helyét igen nehéz észrevenni, a robbanás után támadt sötét füst ugyanis szinte egybeolvad a tereppel. Megbeszélik még az eljárást is.

A kérdéses területről felvett két fényképet különböző sugarú, ugyanazzal a középponttal bíró körökkel, majd a körök középpontján átmenő egyenesekkel felosztják. A köröket betűkkel, a vonalakat számokkal látják el. A megfigyelő a találatokat ezekkel az adatokkal mondja be. Pl. c kör, 6 vonás. Az ütegparancsnoknak csak rá kell néznie a fényképre és már látja is, hová mentek lövései.

Összeköttetés rádión. Ha az üteg hall, a repülő nem, az üteg egy E jelet fektet ki, tehát a repülő rádión jelenthet. Ebben az esetben, ha az üteg akar valamit közölni a repülővel, az érvényben lévő látjelekkel hozza tudomására. Ha a rádióösszeköttetés teljesen megszakad, ledobással jelent a repülő. A tüzérrepülés kezdetének idővontja másnap 14 óra.

Másnap délelőtt a kérdéses területről légifelvételt készít a megfigyelő, azonban hiába ül neki a kiértékelőkkel, az orosz üteg helyét nem sikerül megállapítani.

13.40-kor indul a 46-os a feladatra. A megfigyelő azonnal hívja a tüzéreket, de választ nem kap. Vissza akar fordulni azzal, hogy rádiója nem jó, mikor a pilóta figyelmezteti, hogy célnál vannak. Az ütegnél E betű van kifektetve, tehát ők hallják a repülőt. De hogy biztos legyen, a megigyelő X betű kifektetését kéri. Abban a pillanatban már rakják is odalent az X-et. »Rendben van, ők hallanak, gyerünk célt felderíteni«, dörmögi Ervin bácsi.

A ravasz orosz üteg azonban most nem lő. Ervin bácsinak már kocsányon lógnak a szemei, de eddig még minden gyanus pont üres. »Na végre! Megvannak, talán azok! Menjünk csak lejjebb, Nézzük csak meg jobban őket!«, mondja a megfigyelő. Alig megy lejjebb a pilóta, mikor megint megszólal a megfigyelő: »A büszke mindenségit, nem azok, menjél egészen le.« Nagynehezen mégis csak megtalálják az üteget. Egy erdővel borított horhosban rejtőztek el. Rögtön jelenti a megfigyelő, majd emelkedni kezd a gép. 2000 fölé kell menni, mert a röppálya tetőpont ilyen magasan van.

»Tüzet kérek!«, adja le a megfigyelő. Néhány másodperc és odalent már jelzik is: »Lőttünk!«. Azonban hiába nézik egyesült erővel a talajt, nem látják a becsapódást. Ismét tüzet kér a megfigyelő. Az eredmény ugyanaz. Most rövid lövést kér a megfigyelő, hogy a cél előtti tarlón figyelhesse meg a becsapódásokat. Az üteg pillanatok alatt tűzkész, majd kiterítik a »Lőttem« jelet. Pár másodperc és a robbanások gyönyörűen látszanak a tarlón.

A megfigyelő azonnal jelenti a becsapódások helyét, pár pillanat mulva a tüzérek is kiteszik a »tűzkész« jelet. A következő lövéscsoport már a cél közelében robban. A jelentés után pár perccel az üteg megkezdi a hatástüzet. Bár a lövések még mindig jobbra mentek, a baloldali lövedék telibe találja az orosz üteg jobboldali lövegét.

»Telitalálat!«, ordítja a megfigyelő olyan hangosan, mintha rádió nem állana rendelkezésre.

Mint aki jól végezte dolgát, dalolva oldja ki ő is bombáit a célra és jelentésének rajzolásához fog. Vidáman integet a D-re feltűnő pontok felé, teheti is, mert kivételesen 46-okból áll a kötelék. Századbevetésre mennek.

»De most aztán siessünk jelentést ledobni és hazamenni, mert már alig van üzemidőnk.« Egy meredek rácsapás a tüzérekre, ledobja jelentését, búcsút int és már el is tűnik a gép. 2 óra tíz perces repülés után szállnak le, a tartályban annyi üzemanyag sem maradt, hogy egy hadiöngyujtó megtöltésére elég lett volna.

Nagy Béla szds.

(Folytatás a 15. oldalról)

s hogy összekulcsolt kesztyűs ujjaival sebesen malmozott.

Majd ismét elkezdődött a »ZZ«-kálvária.

A mérések most sem voltak elfogadhatóbbak, az uszály-eltérítés szédületes arányokban jelen kezett. De működött a sok tapasztalatban kifinomult, jó pilóta érzék s ha nem is volt pörgettyűs irányjelzőnk, másodszorra mégis csak megszületett a leszállási engedélyt jelentő »ZZ«-jel. Vétele után kibuktunk a fényszóró által szürkére világított sűrű ködből s a látás most már lehetővé tette a síma leszállást. Szerelőnk, hogy megmentse lógó antennánkat, szédületes gyorsasággal forgatta az uszály motollóját és mire földet értünk, az értékes rézdrót az utolsó centiig behúzódott.

De »Halálmadár« nem lett volna méltó nevére, ha aránylag ilyen »símán« kiengedett volna minket karmaiból. Mikor már azt gondoltuk: »Hála Égnek!«... úgy gurulásunk vége felé a bal rugóstag kifordult helyéből. Gépünk rögtön leadta balszárnyát; menthetetlenül becsapódott. Éreztem, amint hátsó része magasba emelkedett, átvágódástól tartottam. Az orr-rész recsegve szántotta a talajt, majd pár méteres csúszás után »Halálmadár« meredek szögben ég felé tartott vezérsíkkal, orrára támaszkodva megállapodott.

Fejenagy, ki — csakúgy, mint én — nem kötötte be magát, ülőhelyzetéből a nyakam közé zuhant és fejem immár másodízben szenvedett el egy erős beverési megpróbáltatást. Újonc pilótánk hevedere nagyot roppanva elszakadt s ő arccal belevágódott a műszerfalba. Szerencsére komolyabb következménye nem lett a balesetnek, mint az, hogy eleredt az orra vére. Mire nagynehezen kikecmeregtünk a »Halálmadár« majdnem függőlegesre emelkedett gyomrából, gépünket már egész kis tömeg vette körül. Mentő- és szerelőkészültségi tagok, valamint a csendőrügyelet érdeklődtek élénken hogylétünk felől. Szerencsére sem a mentő, sem a habolttó kocsira nem volt szükség, amit az iránymérő távirásznak azonnal megtelefonáltattam, mert a »kopogár«-bajtárs szintén lázasan érdeklődött sorsunkról.

A kis tömeg megnyugodva, lassan elszéledt az elhelyezési körletek felé. Már csak mi ketten: Fejenagy és én álltunk a »Halálmadár« mellett. A mi lámpáink fénye futott utolsónak végig rajta. Mindig gőgösen magasra tartott orra most a földbe fúródott. Úgy tűnt, mintha bűnbánattól térdre kényszerülve, fejet hajtana előttünk. Igaz, szánalmat keltett bennem, őszintén sajnáltam, mintha csak sebesült élőlény lett volna, mert nagyon a szívemhez nőtt, mint valami kedves, rakoncátlan gyerek.

— Na, »Halálmadár«!... te annyi hátborzongató kaland merészen szárnyaló vadmadara, most sokáig nélkülözni fogjuk egymást — búcsúztam a szárnyszegettől, majd egymásba karolva, elindultunk a hangár felé.

Fejenagy pár lépés után megbotlott. Levilágítottunk. A törött légcsavar egy jókora darabja feküdt lába előtt.

— Nagyszerű modellező-alap — vágta hóna alá örömmel.

Összenevettünk, majd fütyürészve folytattuk utunkat a pilóta-öltöző felé.

Urbán Gábor szkv.

A repülést biztosító berendezések egy korszerű repülőtéren

(Folytatás.)

Mint már mondottuk, ennek a berepülési alapiránynak a meghosszabbitásában fekszik a rosszidő-repülőpálya. A nem modern repülőtereken ennek a pályának a kezdetét és véghatárát petróleumlámpákkal jelölik meg. Az elején zöld, majd a középső rész fehérfényű, az utolsó lámpák meg pirosak, ezzel jelezve a pálya végét a pilótának.

Miután a vezető a talajlámpákat a berepüléskor a gép magasságának megfelelően különböző szögből látja, ezek alapján módja van gépének magasságát is megállapitani és a függőleges navigáció segitségével a hibákat javitani. A petróleum lámpáknak azonban két igen fontos hátrányuk van:

Az aránylag kis fényerejük, amelyek a jó időben tökéletesen elegendők, de az erősen párás, ködös időben nem felelnek meg a követelményeknek; és másodszor

azokat esetről-esetre újra fel kell állitani és azok behozása, feltöltése, stb. sok munkát és azt a veszélyt is rejtik magukban, hogy feltöltés közben váratlanul jelentkezik egy gép leszállásra. Tehát nem üzembiztosak. A petróleumlámpákat helyettesitendő, szükséges volt megbizható talajvilágitást szerkeszteni. A következő követelmények előirásával szerkesztettek talajjelzőt:

a) Be lehessen épiteni a talajba, esetleg betonalapon.

b) Olyan minőségben és szigeteléssel, hogy minden időjárásnak ellen tudjon állni.

c) Hogy repülőgépek átgurulhassanak rajta.

d) A fénynek olyan módon való elosztása, hogy az lapos szögben a vizszintes irányban löveljen ki, mert függőleges irányban kevés jelentősége van.

A fény szerkesztése mintaszerűen sikerült. A fényforrás egy öntöttvas házból áll, amelynek felül egy laposrésze van, amely a föld felett tartja. A fényforrás egy 100 W. 12 V.-s égő. A körte alatt az optika egy ezüstözött üvegtükörből és prizmaüvegből áll, amely pontosan a fénysugár kivánt irányának megfelelően van csiszolva. A fény felső lezáró része egy olyan erős üvegbura, amely a legnehezebb gépek keresztülgurulását is elbirja és természetesen nemcsak a rugózás, hanem a szigetelés szempontjából is tökéletesen illeszkedik egy gyűrűn keresztül az öntöttvasházhoz.

Az energiaforrás természetesen a föld alatt vezetett négyhuzalos váltóáramú kábel útján (220—380 V.) jut a lámpákhoz.

Mint már emlitettük, néhány lámpa a pálya elején zöld, néhány a pálya végén piros fényt lövell ki. A fény a prizmák szinezése útján változik.

Minden modern repülőtéren a talajfények három sorban, egymástól 100 méteres sortávolságban vannak beépitve. Az egyes sorokban lévő lámpák távolsága pontosan 50 méter egymástól és a berepülési iránytól számitva először 7 darab zöld, 26 darab fehér és végül 9 darab piros lámpa van a földbe süllyesztve. A vakrepülőpálya hossza tehát 300 méter zöld (kezdeti), 1200 méter fehér (tényleges landolási terület) és 400 méter vörös (itt végződik) lámpával megjelölt, összesen 1900 méter.

(Folytatjuk.)

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

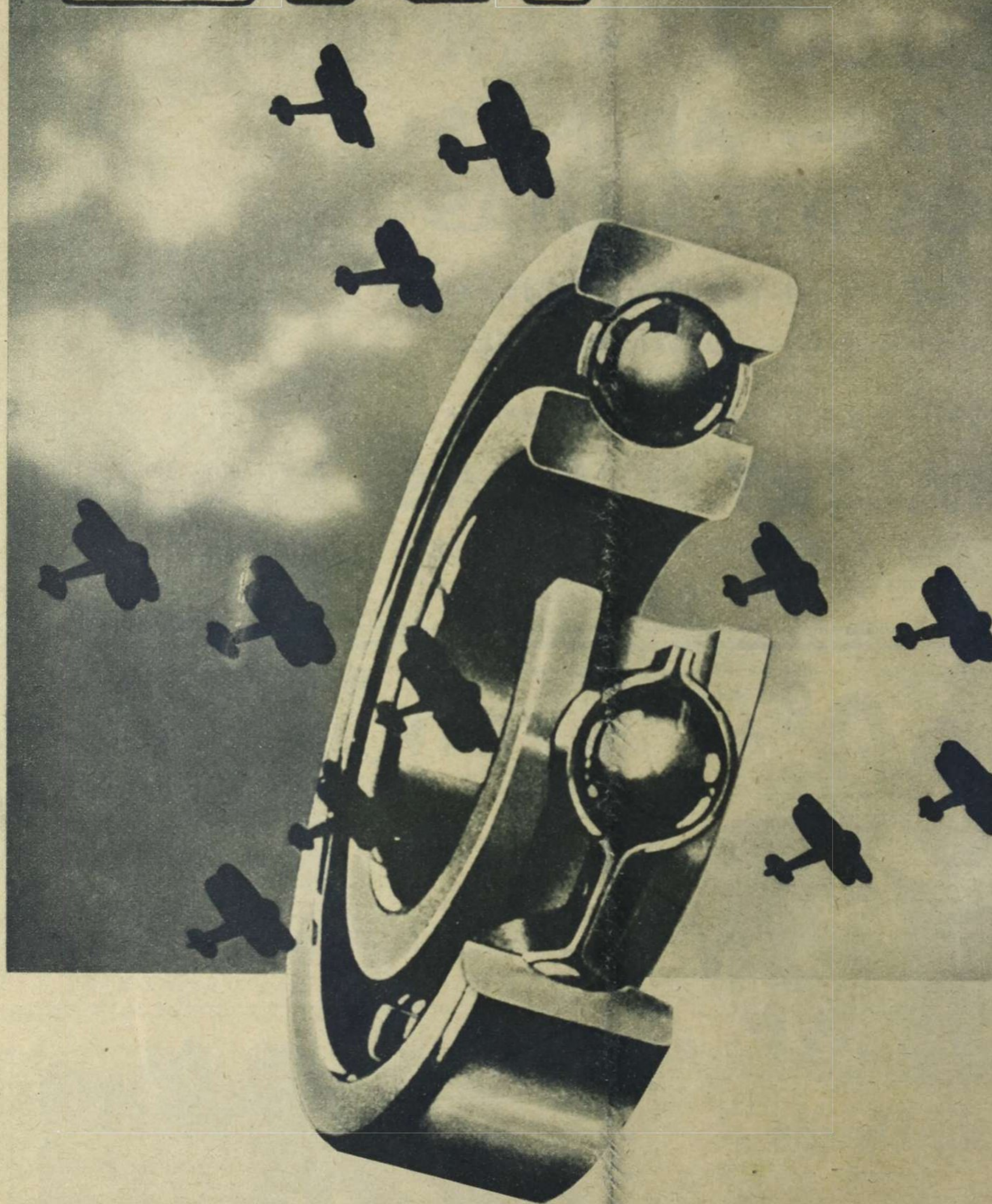
MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

431445 — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.


SKF